DAS FACHMAGAZIN FÜR INNOVATIVES FUHRPARK- UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

G 59522 • 14. Jahrgang • EUR 4,–

www.flotte.de

3/2015
JUNI/JULI

# Flotten management

## SPECIAL:
**UVV/Ladungssicherung**

LEASING:
**Marktübersicht Captives**

KOSTENVERGLEICH:
**Mittelklasse-Limousinen**

FLOTTEN-STRATEGIEN:
**Infiniti, Volvo**

JUBILÄUM EINER „GÖTTIN“:
**60 Jahre DS**

Firmenauto des Jahres 2015*
FIRMENAUTO DEKRA

Hyundai i10, i20 und i30

# Für jedes Unternehmen ein echter Gewinn.

HYUNDAI Leasing

Der Hyundai i10
ab 89 EUR[1]

Der Hyundai i20
ab 155 EUR[2]

Der Hyundai i30 Kombi
ab 185 EUR[3]

Erfolgreich ist ein Unternehmen nur dann, wenn die Zahlen stimmen. Erweitern Sie Ihren Fuhrpark um drei besonders überzeugende: i10, i20 und i30. Die Hyundai Erfolgsmodelle punkten mit niedrigen Unterhaltskosten, attraktiven Leasingraten und einzigartigen 5 Jahren Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Besser können sich Wirtschaftlichkeit und Fahrspaß kaum ergänzen. Erleben Sie mehr unter hyundai-fleet.de oder informieren Sie sich telefonisch unter +49 69 380 767 379.

HYUNDAI NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,7–3,9 l/100 km; $CO_2$-Emission kombiniert: 108–102 g/km; Effizienzklasse: C – A. Nach EU-Messverfahren. Diese Angebote sind nur für Gewerbekunden gültig.

*„Firmenauto" zeichnete bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2015" den Hyundai i10 als Import- sowie Gesamtsieger in der Kategorie „Minicars" und den Hyundai i20 als Importsieger in der Kategorie „Kleinwagen" aus. [1, 2, 3] Freibleibendes Leasingangebot von Hyundai Leasing, ein Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH (Nedderfeld 95, 22529 Hamburg) für: [1] den Hyundai i10 1.0 Classic (Kraftstoffverbrauch innerorts: 6,0 l/100 km, außerorts: 4,0 l/100 km, kombiniert: 4,7/100 km; $CO_2$-Emission kombiniert: 108 g/km; Effizienzklasse: C), monatliche Leasingrate: 88,99 EUR inklusive Technik-Service (inklusive Wartungen und Verschleißreparaturen) mit einer Laufzeit von 36 Monaten und bei einer Gesamtlaufleistung von 10.000 km p.a. sowie 0 EUR Sonderzahlung; [2] den Hyundai i20 1.1 CRDi Classic (Kraftstoffverbrauch innerorts: 4,9 l/100 km, außerorts: 3,4 l/100 km, kombiniert: 4,0 l/100 km; $CO_2$-Emission kombiniert: 103 g/km; Effizienzklasse: B), monatliche Leasingrate: 155,02 EUR inklusive Technik-Service (inklusive Wartungen und Verschleißreparaturen) mit einer Laufzeit von 36 Monaten und bei einer Gesamtlaufleistung von 15.000 km p.a. sowie 0 EUR Sonderzahlung; [3] den Hyundai i30 Kombi blue 1.6 CRDi Classic (Kraftstoffverbrauch innerorts: 4,4 l/100 km, außerorts: 3,6 l/100 km, kombiniert: 3,9 l/100 km; $CO_2$-Emission kombiniert: 102 g/km; Effizienzklasse: A), monatliche Leasingrate: 184,98 EUR inklusive Technik-Service (inklusive Wartungen und Verschleißreparaturen) mit einer Laufzeit von 36 Monaten und bei einer Gesamtlaufleistung von 30.000 km p.a. sowie 0 EUR Sonderzahlung. Alle Angebotspreise verstehen sich zzgl. MwSt. Diese Angebote sind nur für Gewerbekunden gültig. Überführungskosten werden extra berechnet. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ** 5 Jahre Fahrzeug- und Lack-Garantie ohne Kilometerbegrenzung sowie 5 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen); 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen. Abbildung ähnlich, Abbildungen können aufpreispflichtige Sonderausstattung enthalten.

5 JAHRE** GARANTIE OHNE KILOMETER-BEGRENZUNG**

RALPH WUTTKE
**Chefredakteur Flottenmanagement**

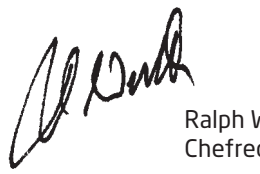
# Bürokratiemonster

In Deutschland liebt man die Bürokratie, so scheint es. Wer sonst nichts zu tun hat, denkt sich neue Vorschriften und Pflichten für Unternehmen aus; klar, die haben ja auch nichts Besseres zu tun als Formvorschriften zu erfüllen.

Kaum hat sich der Fuhrparkleiter mit der regelmäßigen Führerscheinkontrolle angefreundet und auch die dazugehörigen Sonderregelungen beachtet oder vielleicht sicherheitshalber gleich ein Führerscheinkontrollsystem von externen professionellen Anbietern installiert, kommt das nächste Bürokratiemonster herangeschlurft: die Unfallverhütungsvorschriften im Fuhrpark. Auch hier werden die Kontroll- und vor allem die Aufzeichnungspflichten immer enger gefasst – die UVV von heute sind quasi die Führerscheinkontrolle von gestern und vom Bürokratieaufwand kaum geringer als die ebenfalls neuen Aufzeichnungspflichten in Sachen Mindestlohn, vor allem bei Aushilfen.

Ob man das jetzt als „gehyptes" Thema derer ansieht, die damit Geld verdienen (externe Anbieter, Rechtsanwälte), oder als Einnahme- beziehungsweise Einsparquelle der Versicherungsträger, die bei Verstößen Bußgelder verhängen oder im Falle eines Unfalls bei Verstößen gegen die Formvorschriften leistungsfrei bleiben, oder ob man den Sinn der UVV-Prüfungen im Hinblick auf Arbeitssicherheit und den Schutz der Mitarbeiter versteht: Der Fuhrparkleiter muss sich mit dem Thema auf jeden Fall beschäftigen. Nicht nur wegen der Vermeidung von Strafen und Bußgeldern, sondern in erster Linie wegen des Mitarbeiterschutzes. Auch darum haben wir ab Seite 62 ein großes Special zum Thema UVV, inklusive praktischer Anregungen und Marktübersichten von externen Dienstleistern.

Derzeit scheinen die UVV im Fuhrpark aber noch ein recht stiefmütterliches Dasein zu fristen: Immerhin ein Fünftel aller Teilnehmer unserer aktuellen UVV-Onlineumfrage gaben an, dass weder ihre Dienstwagenberechtigten eine UVV-Unterweisung erhalten hätten noch die Flottenfahrzeuge jemals einer UVV-Prüfung unterzogen worden wären (Seite 68). Dabei ist das Thema selbst, unabhängig davon, ob man die derzeitigen Vorschriften als zu bürokratisch ansieht, durchaus ernst zu nehmen. Denn die Sicherheit der Mitarbeiter, aber auch des eingesetzten Materials sollte man bestmöglich im Auge behalten.



Ralph Wuttke
Chefredakteur

# Groß. Stadt. Jäger.

## Der neue CLA Shooting Brake. Jetzt mit attraktivem Flottenpaket für Ihren Fuhrpark. Ab 28. März bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Der neue CLA Shooting Brake kombiniert großzügiges Raumangebot mit sparsamem Verbrauch und geringen Emissionen. Mit dem FlottenSterne Programm profitieren Sie zusätzlich von attraktiven Angeboten und umfassenden Fahrzeugservices. www.mercedes-benz.de/geschaeftskunden

FlottenSterne
Individuelle Mobilitätslösungen
für Geschäftskunden

Eine Marke der Daimler AG

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.

# INHALT

## PRAXIS


14 **Bestellung nach Maß!**
Der Versandspezialist Otto setzt bei der Flottensoftware auf InNuce


## LEASING


20 **Kurze Wege**
Marktübersicht herstellerabhängiger Leasinggesellschaften


## MANAGEMENT


26 **Die feine Alternative**
Interview mit Michael Briante (Regional Director bei Infiniti Center Europe)

30 **Effiziente Lösung für die Flotte –** Neu in der Flotte: Dr. Johannes Clauss und Hans Glaentzer von EXCON

32 **Der Schlüssel zum Erfolg**
Warum der A.T.U-Fuhrparktreff so gut ankommt

34 **Mitarbeiter motivieren, Verbräuche senken**
Tipps und Hinweise zum Spritsparen

36 **Grenzenlos?–** Auslandsfahrten mit dem Dienstwagen

38 **Premium auf Schwedisch**
Interview mit Rüdiger Hüttemann (Leiter Vertrieb Großkunden bei Volvo)

42 **Netzwerk-Forum Fuhrpark-Lounge**
„Perfekt verbunden" beim neunten Treffen

44 **60 Jahre DS: Raffinesse en détail**
Exklusiv-Interview mit Nicolas Perrin (Direktor Markenentwicklung DS in Deutschland)

**Geschichte neu schreiben –** Einblicke in 60 Jahre DS

48 **Auf grünen Sohlen**
Praxistest „Grüne Reifen" von Lanxess und RheinEnergie

**Unter Strom**
Exklusiv bei der ersten Fuhrpark-Update Roadshow in Düsseldorf

50 **Hätten Sie's gewusst? –** Flottenmanagement sorgt für den Durchblick im deutschen Schilderwald


## RECHT


52 **Der Dienstwagen in der Rechtsprechung**
Aktuelle Urteile


## MOBILITÄT DER ZUKUNFT


58 **Nachrichten**

60 **Passagier oder Pilot?**
Einblicke in die Entwicklung zum autonomen Fahren


## SPECIAL UVV/LADUNGSSICHERUNG


62 **Einmal prüfen bitte! –** Einleitung

64 **UVV-Prüfung im Fuhrpark**

68 **Vorschriftsmäßig?! –** Ergebnisse der Onlineumfrage zur UVV

70 **Arbeitsplatz Dienstwagen**
Dienstleistung UVV-Prüfung und -Unterweisung

74 **Vorsicht Ladung! –** Ordnungsgemäße Sicherung von Großteilen

76 **Gepackt, verstaut, gesichert**
Ladungssicherung im Pkw

80 **Eine sichere Flotte**
Marktübersicht der Anbieter für Transportereinrichtungen

**98**
Wie sich Mobilität wandeln wird und wie DB Rent das Produktangebot dahingehend anpasst, erläutert Sylvia Lier

**14**
Welche Rolle InNuce im Fuhrpark von Otto spielt, erklären Enis Sahli, Simon Weitendorf und Christian Reck

**26**
Mit Design, Verbrauchswerten und einer fairen Preispolitik will Infiniti bei Fuhrparks punkten, so Michael Briante

**30**
Dr. Johannes Clauss und Hans Glaentzer wollen die Softwarelösungen von EXCON in die Flotte bringen

**38**
Mit dem XC90 will Volvo ein neues Kapitel aufschlagen. Mehr dazu erzählt Rüdiger Hüttemann im Interview

**44**
Nicolas Perrin über interessante Eigenschaften der Marke DS, die sich stärker bei den Dienstwagennutzern etablieren will

## REIFEN


84 **Nachrichten**

86 **Qualität und Quantität**
Interview mit Michael Lopez (Vertriebsleiter) und Ansgar Blömer (Flottenbetreuer reifen.com GmbH)


## INNOVATION


88 **Nachrichten**

90 **Hilfe auf Knopfdruck –** Wesentliche Fakten zum eCall-Notrufsystem

92 **Bedienung bitte! –** Neuartige Konzepte der Fahrzeugbedienung


## MOBILITÄTSMANAGEMENT


94 **Nachrichten**

**Nachwuchsförderung**
Fleetpool stellt Mobilitätskonzept zur Auszubildendenförderung bereit

95 **Fuhrparkmanagement im Wandel**
Zu Gast auf der LeasePlan-Veranstaltung in Wiesbaden

96 **Elektronen teilen?!**
Das Konzept E-Carsharing nimmt Fahrt auf

98 **Mehrgleisig fahren**
Interview mit Sylvia Lier (Vorsitzende der Geschäftsführung DB Rent)

100 **Visionäres Invest**
Interview mit Olivier Harnisch (Executive Vice President von Rezidor) und Thomas Swieca (General Manager Radisson Blu Old Mill)


## MARKTÜBERSICHT


102 **Voll im Trend**
Marktübersicht flottenrelevanter Mercedes-Benz-Modelle


## KOSTENVERGLEICH


106 **Große Auswahl**
Kostenvergleich der Mittelklasse-Limousinen mit Dieselmotor


## FAHRTELEGRAMME


114 **Renault Twingo/Citroën DS3**

115 **Volkswagen Golf GTD Variant/Jaguar XE**

116 **Peugeot 308/Nissan Pulsar**

117 **Ford S-Max/Porsche Cayenne**

118 **Kia Sorento/Škoda Superb**


## FAHRBERICHTE


119 **Aufgefrischt –** Audi Q3 2.0 TDI quattro

120 **Alles auf die Vier –** BMW 418d Gran Coupé

121 **Leicht angepasst –** Mazda CX-5 SKYACTIV-D 175


## TESTS


122 **Generation 500 plus X –** Fiat 500X 2.0 Multijet 4x4

124 **Das volle Programm –** Hyundai Genesis 3.8 V6 GDI

126 **Ziemlich smart –** smart forfour (71 PS)


## RUBRIKEN


3 **Editorial**
8 **Nachrichten**
18 **Nachrichten Management/Leasing**
101 **Nachrichten Alternative Antriebe**
128 **Kolumne**
130 **Gastkommentar/Impressum**

CARGLASS® – AUSGEZEICHNETER KUNDENSERVICE FÜR IHRE FLOTTE.
Schnelle Reparatur und Scheiben-Neueinbau in Originalqualität auch direkt vor Ort.
Kundenbefragung 2014
Top-Bewertungen der Kunden
Gesamtnote: sehr gut
DIE WELT
Service-Champions
TÜV SÜD
TÜV MS Standard
Informationen zum TÜV-Siegel auf www.carglass.de
CARGLASS
Mobiler-Autoglas-Service
Carglass® und das Logo sind registrierte Marken der Belron S.A. und ihrer Konzerngesellschaft Carglass GmbH, Godorfer Hauptstr. 175, 50997 Köln
Kostenlose 24-h-Hotline: 0800 - 08 87 355
Oder online: www.carglass4fleets.de
CARGLASS®
4Fleets

## Personalien

***Harald Krüger*** *hat mit dem Ende der Hauptversammlung (13. Mai 2015) wie angekündigt das Amt des Vorsitzenden des Vorstands der BMW AG übernommen. Der Diplom-Ingenieur war seit April 2013 im Vorstand für das Ressort Produktion verantwortlich. Krüger ist seit 1992 bei der BMW Group und seit Dezember 2008 im Vorstand des Unternehmens. Bis Ende Juni 2012 leitete er das Ressort Personal- und Sozialwesen, anschließend übernahm er die Verantwortung für das Ressort Mini, Motorrad, Rolls-Royce und Aftersales.*

*Auf Antrag des Vorstands der Volkswagen AG sind* ***Dr. Louise Kiesling*** *und* ***Julia Kuhn-Piëch*** *zum 30. April vom zuständigen Amtsgericht Braunschweig mit sofortiger Wirkung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt worden. Die Bestellung erfolgte gemäß § 104 Aktiengesetz. Anlass war die kürzlich erfolgte Niederlegung der Aufsichtsratsmandate von Herrn Prof. Ferdinand K. Piëch und Frau Ursula Piëch. Kiesling (57) ist Gesellschafterin und Geschäftsführerin mehrerer Wirtschaftsunternehmen, darunter befindet sich die Textilmanufaktur Backhausen GmbH (Hoheneich, Österreich). Kuhn-Piëch (34) ist als selbstständige Immobilienmanagerin tätig und gehört seit 2014 dem Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus AG an.*

***Jörn Werner*** *übernimmt zum 1. Mai 2015 bei A.T.U die Position des Vorsitzenden der Geschäftsführung und folgt damit auf Norbert Scheuch. Werner bringt umfangreiche Erfahrung als Manager in der Handels-, Konsumgüter- und Dienstleistungsbranche mit, in der er bereits mehrfach erfolgreich kundenfokussierte Wachstumsstrategien umgesetzt hat.*

*Mit sofortiger Wirkung übernimmt* ***Steffen Schick*** *(48) kommissarisch die Geschäftsleitung von Schwacke. Er folgt somit auf* ***Michael Bergmann*** *(53), der sich neuen Aufgaben außerhalb des Unternehmens widmet. Ein Nachfolger wird in den nächsten Wochen benannt werden. Diplom-Kaufmann Schick ist seit 2008 bei der EurotaxGlass's Group tätig und seit 2015 Chief Strategy Officer.*

*Auf der Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), im Mai wurde* ***Hans-Peter Porsche*** *wieder in den Aufsichtsrat gewählt. Er folgt auf Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani, der sein Aufsichtsratsmandat zum Ablauf des 24. März 2015 niedergelegt hat.*

***Roland Meyer*** *ist zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung für die De Lage Landen Leasing GmbH und die Athlon Car Lease Germany GmbH & Co. KG bestellt worden. Er übernimmt ab sofort in seiner neuen Funktion als General Manager DLL Germany die strategische Leitung, inklusive Schweiz und Österreich.*

## BEKANNTGABE

Jaguar hat die Preise für den neuen XF bekannt gegeben. Den Einstieg in die Welt der Business-Class-Limousine markiert die Version mit 120 kW (163 PS) starkem E-PERFORMANCE Diesel und Handschaltgetriebe – sie kostet in der „Pure"-Ausstattung 34.747,90 Euro (netto), inklusive „Jaguar Care", das heißt drei Jahre Garantie bei unbegrenzter Kilometerleistung inklusive Inspektionen. Die ZF Achtstufen-Automatik ist für zusätzlich 2.100,84 Euro (netto) zu ordern; wer den Hecktriebler mit einem V6-Motor beschleunigen will, findet ab 51.689,08 Euro (Diesel) und 52.327,73 Euro (Kompressor-Benziner, beide netto) das passende Modell.

Als Flaggschiff der gesamten Baureihe fungiert der mit dem 280 kW (380 PS) starken 3.0-V6-Kompressor aus dem Sportwagen F-TYPE bestückte XF S. Er steht mit 56.966,39 Euro beziehungsweise 59.151,26 Euro (als Variante mit Allradantrieb, beide Preise netto) in der Preisliste. Die Markteinführung des zum Großteil aus Aluminium gefertigten XF der zweiten Generation erfolgt noch in diesem Herbst.

## FORTSETZUNG

Die Mercedes-Benz Cars Vertrieb Deutschland (MBD), die HDI Versicherung AG und die HDI-Gerling Industrie Versicherung AG setzen ihre erfolgreiche Partnerschaft bis 2016 fort. Bereits seit 2010 können Mercedes-Benz-Kunden, deren Pkw bei einer der beiden Gesellschaften versichert ist oder die über eine Mercedes-Benz Autoversicherung verfügen, mit dem Service „care&drive" vom professionellen und unkomplizierten Schadenmanagement der beiden Versicherer profitieren. Durch die Verlängerung dieser Kooperation erhalten die gemeinsamen Kunden auch künftig im Schadenfall schnelle Hilfe. Dazu gehören zum Beispiel auch die Bereitstellung eines Ersatzfahrzeugs und ein Hol- und Bringdienst. „Die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit HDI und HDI-Gerling hat sich für uns voll bewährt", so Georg Abel, Mitglied der Geschäftsleitung des MBD und verantwortlich für den Service Mercedes-Benz Cars. „Die Kunden profitieren von unserer Kooperation genauso wie unsere Werkstätten und die Versicherer. Deshalb werden wir auch künftig gemeinsam an Projekten arbeiten, die begeisterte Kunden, Komplexitätsreduktion und höchstmögliche Reparaturqualität zum Ziel haben."

## GENERATION SIX

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat die neue T-Baureihe offiziell vorgestellt. Die Modelle bieten zahlreiche Innovationen sowie mehr Komfort, Sicherheit und Fahrdynamik bei weniger Verbrauch als die Vorgänger sowie günstigere Einstiegspreise. Das Design wurde behutsam überarbeitet: Schärfer und wertiger kommt die neue Generation gemäß dem Autobauer daher, die Linienführung ist klar und präzise. Hochwertige Innenräume – beim Transporter zugeschnitten auf die Bedürfnisse des Arbeitsalltags und beim Multivan auf die Anforderungen des Privatkunden – überzeugen mit praktischen Ablagen und hoher Ergonomie. „Form Follows Function" war der Leitspruch der Designer und Techniker bei der Entwicklung. Mit einer neuen Motorengeneration spart die neue T-Baureihe zukünftig bis zu 15 Prozent Kraftstoff ein und erfüllt die Anforderungen der Abgasnorm EU 6. Langlebigkeit und Robustheit hatten Priorität bei der Entwicklung der neuen Aggregate, die serienmäßig über ein Start-Stopp-System verfügen. In puncto Komfort bietet die neue Generation nochmals verbesserte Fahreigenschaften durch Einsatz der adaptiven Fahrwerksregelung Dynamic Cruise Control (DCC), die über drei wählbare Einstellungsmodi die Dämpfung dem gewünschten Fahrstil anpasst. Die Preisliste beim Transporter (siehe Foto) beginnt bei 23.035 Euro (zuzüglich Mehrwertsteuer für 62 kW-TDI/Euro5).

## IAA-PREMIERE

Zu Beginn der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt (17. bis 27. September 2015) wird der Opel-Group-Chef, Dr. Karl-Thomas Neumann, einen komplett neu konstruierten Astra enthüllen. Während die Karosserie kürzer als beim Vorgänger ausfällt, soll der Komfortraum für die Passagiere spürbar anwachsen. Gleichzeitig soll das Fahrzeuggewicht deutlich gesunken sein. Das Kompaktwagensegment ist seit jeher ein zentraler Baustein in der Opel-Modell-Palette. Bis dato verließen mehr als 24 Millionen Kompaktmodelle (vom Kadett bis zum Astra) die Opel-Hallen. „Die Kadett-Generationen haben Millionen von Menschen zu individueller Mobilität verholfen. Und mit den unterschiedlichen Astra-Generationen hat Opel immer wieder innovative Technologien aus höheren Fahrzeugklassen ins erschwingliche Kompaktsegment geholt", sagt Dr. Karl-Thomas Neumann. „Jede Weiterentwicklung hat die Messlatte in Sachen Sicherheit, Komfort und Effizienz weiter angehoben. Der neue Astra wird einmal mehr Standards in diesem Volumensegment setzen und er wird das erste neue Modell mit Opel OnStar zur Markteinführung sein."

# WANN WIRD FUHRPARK MANAGEMENT ENDLICH TRANSPARENT?

Wer seinen Fuhrpark heute effizient und kostentransparent managen möchte, sollte Alternativen zu klassischen geschlossenen Kalkulationen ins Auge fassen. Denn durch eine verbrauchsgerechte Abrechnung auf Ist-Kosten-Basis lassen sich nicht nur gezielt Einsparpotenziale realisieren, sondern auch proaktive Dienstleistungen nutzen. Was wir darunter verstehen? Als einer der weltweiten Marktführer im Flottenmanagement unterstützt Sie ARI Fleet einerseits im laufenden Betrieb, z. B. bei Abrechnung, Remarketing, Tankkarten, Reparatur, Wartung oder Schadensregulierung. Anderseits können wir sämtliche Abläufe basierend auf Big Data-Konzepten konsequent optimieren. Jederzeit transparent dank Online-Zugriff auf sämtliche entscheidungsrelevanten Reports und mit offener Abrechnung auf Ist-Kosten-Basis pro Monat, Fahrzeug und Service-Modul.

**Jetzt durchstarten in eine neue Dimension des Fuhrparkmanagements.**
**+49-711-6676-17100 | sales@arifleet.de**

## Personalien

***Stefan Herzog*** *(50) ist neuer Vertriebsleiter bei der TÜV SÜD Auto Service GmbH. Er übernimmt die Position von Oliver Philipp Cristinetti, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen hat. Herzog war seit Juli bereits Mitglied der Geschäftsführung der TÜV SÜD Auto Plus GmbH und zuletzt zuständig für die Key Accounts.*

***Hyung Cheong Kim*** *ist neuer Präsident und Geschäftsführer von Hyundai Motor Europe. Damit verantwortet er die Unternehmensvision von Hyundai Motor in insgesamt 30 europäischen Ländern und leitet das Management der Europazentrale. Kim folgt auf Byung Kwon Rhim, der als Head of International Sales Divsion zur Hyundai Motor Company nach Seoul wechselt.*

***Martin Mudersbach*** *(Vorsitzender der Geschäftsführung der akf Leasing GmbH & Co. KG) ist als Präsident des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) bestätigt worden. Die Mitgliederversammlung wählte ihn einstimmig für drei weitere Jahre. Ebenfalls bestätigt wurden die Vizepräsidenten Thomas Kolvenbach (COMCO Leasing GmbH) und Kai Ostermann (Deutsche Leasing AG). Mudersbach steht seit 2009 an der Spitze des BDL, der mit rund 170 Mitgliedsgesellschaften über 90 Prozent des Gesamtmarktvolumens repräsentiert.*

## Kurznachrichten

### Euro-6-Norm

Alfa Romeo macht das Modell Giulietta noch umweltfreundlicher. Neben den Benzinmotoren erfüllen ab sofort auch alle Diesel-Triebwerke die Emissionsnorm Euro 6. Der neue Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDm 16V (ab 19.453,78 Euro netto stellt darüber hinaus im Vergleich zur bisherigen Version 15 PS mehr zu Verfügung und leistet nun 88 kW/ 120 PS.

Dennoch ist es den Ingenieuren gelungen, den Durchschnittsverbrauch des Common Rail-Turbodiesels um 0,1 Liter zu senken. 3,9 Liter auf 100 Kilometern (kombiniert, Angaben gemäß Hersteller) entsprechen einem $CO_2$ -Ausstoß von 103 Gramm pro Kilometer.

### Zusammenarbeit

Toyota und Mazda haben eine Vereinbarung über eine langfristige Partnerschaft getroffen. Durch die gegenseitige Ergänzung und Verbesserung von Produkten und Technologien sollen aus der Kooperation noch attraktivere Fahrzeuge hervorgehen, die den unterschiedlichen Anforderungen und dem Geschmack von Kunden auf der ganzen Welt gerecht werden. Bisher haben die beiden Autobauer bei der Lizensierung der Toyota Hybridtechnik für Mazda und bei der Produktion von Kompaktfahrzeugen für Toyota im Mazda Werk in Mexiko zusammengearbeitet.

## SPORTLICHES SUV

Der auf der New York International Motor Show erstmals vorgestellte Lexus RX soll den Erfolg der RX-Modellreihe weiterführen. Das SUV ist mit einem weiterentwickelten Lexus-Hybridantrieb mit 3,5-Liter-Atkinson-V6 erhältlich, der in Kombination mit den leistungsstarken Antriebselektromotoren eine Systemgesamtleistung im Bereich von 300 PS bietet. Ein längerer Radstand und größere Räder sollen die Proportionen ins Sportliche verschieben. Zugleich verwendet Lexus im RX erstmals das innovative Sicherheitspaket Safety System+ mit zahlreichen aktiven und präventiven Sicherheitsfunktionen. Optisch sollen L-förmige LED-Hauptscheinwerfer markante Akzente zu beiden Seiten des von einem markanten Chromstreifen eingerahmten markentypischen Diabolo-Kühlergrills setzen. Gemeinsam mit den neu gezeichneten Nebelscheinwerfern verleiht das neue Design dem RX gemäß den Japanern eine elegante und zugleich futuristische Aura. Im Inneren ziehen ein großes Head-up-Display und ein zentraler Touchscreen im 12,3-Zoll-Format die Blicke auf sich. Den Wählhebel verlegten die Lexus-Designer, um dem Fahrer mehr Platz zu verschaffen. Die Fond-Passagiere profitieren nicht nur von mehr Bein- und Kniefreiheit, sondern erstmals auch von elektrisch einstellbaren, beheizbaren Sitzen.

## JETZT VORMERKEN

Der 3. SIGNal Flottentag findet am 15. Oktober 2015 in Schwäbisch Hall statt. Der Flottentag vereint die wichtigsten Aspekte im Hinblick auf die Bedürfnisse der Fuhrparkentscheider: Am Flottentag können Sie ihr Netzwerk pflegen, die passenden Dienstleister herausfiltern und sich bei Seminaren weiterbilden. Als Highlight wird es in diesem Jahr einen Motor-Talk mit Dr. Walter Döring (Wirtschaftsminister BW a. D.), Norbert Haug (Ex-Motorsport-Chef Mercedes-Benz) und Markus Falk (Fuhrparkleiter SAP) unter dem Motto geben: „Was können wir von einem der schnellsten und einem der größten Fuhrparks lernen?“ Anschließend lädt Mitsubishi zur Abendveranstaltung „Wein & Schwein für Fuhrparkleiter“. Das Anmeldeformular finden Sie unter *www.signal-reklame.de/flottentag/*.

## FLINKSTER SETZT AUF FORD

Wolfgang Kopplin, Geschäftsführer Marketing und Verkauf der Ford-Werke GmbH, hat die ersten Fahrzeuge an Sylvia Lier, Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Rent GmbH, in Köln-Niehl übergeben (siehe Bild). Insgesamt wird Flinkster, ein Produkt der DB Rent, 262 Fahrzeuge von Ford in die Flinkster-Flotte übernehmen. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um 189 fünftürige Ford Fiesta in Polar-Silber-Metallic. Hinzu kommen 73 Ford Focus Business Turnier ebenfalls in Polar-Silber-Metallic. Die DB Rent hatte bereits als Kooperationspartner von „Ford Carsharing“ das internetbasierte Buchungssystem für Ford entwickelt ebenso wie die Buchungsapps für Smartphones und Tablets. Ford bietet seit 2013 mit ausgewählten Handelspartnern Carsharing an. Registrierte Ford-Carsharingkunden haben nicht nur Zugriff auf das vom Ford Handel bereitgestellte Fahrzeugangebot, sondern auch auf alle verfügbaren Flinkster-Fahrzeuge. Der Auftritt der Fahrzeuge des Carsharingangebots von DB Rent folgt der dynamischen Formensprache und Farbgebung von Flinkster und signalisiert eine klare Familienzugehörigkeit. Als Grundlage für das Branding dienen die großflächige Gestaltung der Fahrzeuge mit Vollbranding im mehrfarbigen Flinkster-Look und die Lackierung in Silber-Metallic.

## MEHR FÜR WENIGER

Hyundai hat seinen i30 stark überarbeitet und gleichzeitig die Einstiegspreise gesenkt. Der als Limousine, Kombi und Coupé erhältliche Kompaktwagen bietet nun mehr Auswahl an Motoren und Ausstattungslinien. Der Einstieg in die kompakte Baureihe startet ab sofort schon bei 13.386,55 Euro (netto) für die fünftürige Limousine. Unabhängig von der Karosserievariante halten viele Neuheiten Einzug in das Kompaktmodell: In allen Versionen ist nun eine Start-Stop-Automatik an Bord. In Verbindung mit dem neuen 1,4-Liter-Einstiegsbenziner begnügt sich der Koreaner gemäß Herstellerangaben mit 5,6 Litern je 100 Kilometer. Neben dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ist für die Kompaktklassemodelle erstmals ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT, Double Clutch Transmission) im Angebot. Darüber hinaus wurde mit einem beheizbaren Lenkrad, kühlbaren Sitzen oder dem automatischen Einparkassistenten auch in Sachen Komfort aufgerüstet. Äußerlich haben sich der mit Chrom veredelte Hexagonal-Kühlergrill und die je nach Ausstattungslinie optionalen oder serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer geändert.

## Kurznachrichten

### Kostenlose E-Mobilität

Die Initiative eFlotte – elektromobil unterwegs in Hessen bietet die Chance, zwei Wochen lang kostenlos Elektrofahrzeuge im Unternehmen zu nutzen. Die Größe des Unternehmens und die Branche spielen keine Rolle. Sie können sich vom 10. bis 24. Juli 2015 Elektromobilität in Ihrer Firmenflotte sichern. Ihre Bewerbung ist unter *www.eflotte-hessen.de* einzureichen, Bewerbungsschluss ist der 16. Juni 2015.

### FuBo 2015

Mehr als 50 ausgewählte Aussteller präsentieren sich am 10. Juli 2015 auf dem 5. „Kongress Fuhrpark Bodensee" (kurz: FuBo) rund um die Themen Flottenmanagement, individuelle Mobilität und Corporate Carsharing. Nach dem Erfolg im letzten Jahr erwartet die Besucher in diesem Jahr wieder eine besondere Location in und um den Zeppelinhangar in Friedrichshafen. Fachvorträge, Podiumsdiskussionen, Testfahrten und genügend Zeit zum Netzwerken runden die Veranstaltung ab. Das Anmeldeformular finden Sie unter anderem unter der Internetadresse *www.afbev.de*.

## IMPERIAL FASST FLOTTENVERWALTUNG ZUSAMMEN

Aus Panopa Fleet Management wird Imperial Fleet Management. Mit der Namensänderung erweitern sich gleichzeitig das Leistungsportfolio sowie die Aufgaben von Abteilungsleiter Michael Hohn (34, Foto). Der zertifizierte Fuhrparkmanager ist seit mehr als zehn Jahren im Panopa-Fuhrparkmanagement und seit November vergangenen Jahres dessen Leiter.

Die Koordination der Bestell- und Fahrzeugbeschaffungsprozesse sowie die Gestaltung von Rahmenvereinbarungen mit Automobilherstellern gehören unter anderem zu den typischen Aufgaben von Hohn und seinen Mitarbeitern. Zusätzlich werden nun sämtliche Ausschreibungs- und Beschaffungsprozesse der gesamten Imperial Logistics International-Gruppe im Imperial Fleet Management zusammengefasst. „Mit diesem Schritt lassen sich erhebliche Synergien realisieren", sagt Hohn. Bestell- und Investitionsanträge für Zugmaschinen und Auflieger sowie für Bedarfsmittel, die der Instandhaltung der Fahrzeuge zugeordnet werden, also für Kraftstoff, Reifen, Telematik-Lösungen und ähnliches, laufen zukünftig zentral über seine Abteilung. In Zusammenarbeit mit dem strategischen Einkauf wird Imperial Fleet Management zukünftig alle Rahmenverträge zusammenfassen und soll für die ganze Imperial Logistics International-Gruppe günstige Konditionen aushandeln. „Somit können alle Divisionen auf diese Verträge zugreifen und von guten Einkaufsbedingungen profitieren" erläutert der 34-Jährige.

Zur Imperial Logistics International-Gruppe gehören fünf Logistikunternehmen: Imperial Shipping Group, Lehnkering, Panopa, neska und Brouwer mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen. Mit mehr als 8.000 Mitarbeitern erwirtschaftete die Imperial Logistics International-Gruppe im vergangenen Geschäftsjahr einen Umsatz von 1,6 Milliarden Euro an 170 Standorten überwiegend in Europa. Imperial Fleet Management wurde im Jahr 2000 als interne Fuhrparkabteilung der zu Imperial zählenden Panopa-Gruppe gegründet und ist heute Teil der Shared Services, die für alle Divisionen und Business Units der Imperial Logistics International-Gruppe zuständig sind.

# FREUDE IST ZUM TEILEN DA.

## UNSER NEUER BMW 2er GRAN TOURER: MIT ATTRAKTIVEN PREISVORTEILEN IM BUSINESS PACKAGE FÜR GROSSKUNDEN.

**BMW** EFFICIENT**DYNAMICS.**
**WENIGER VERBRAUCH. MEHR FAHRFREUDE.**

**BMW Großkunden**

**www.bmw-grosskunden.de**

**Freude am Fahren**

Den Versandspezialisten Otto kennt in Deutschland jeder. Die digitale Revolution der letzten Jahre hat Otto mit Erfolg gemeistert und gehört heute zu den zwei größten Onlineversandhändlern in Europa. Doch auch ausgewiesene Experten des Versandhandels müssen manchmal selbst etwas bestellen: Daher wollten wir von dem Fleetmanager von Otto, Enis Sahli, wissen, wie er Neufahrzeuge für seine Flotte beschafft und verwaltet. Dabei spielen die Softwarelösungen von InNuce Solutions eine entscheidende Rolle.

# Bestellung nach Maß

*Zwar setzt sich die Flotte von Otto hauptsächlich aus Pkw zusammen, dennoch findet sich unter den Fahrzeugen auch der ein oder andere Transporter. v. li. n. re.: Simon Weitendorf, Enis Sahli, Christian Reck*

## Implementierung

Wenn Enis Sahli davon spricht, dass sie den Fuhrpark von Otto in Deutschland mit nur zwei Leuten verwalten, mag man dies zunächst fast gar nicht glauben. Zwar sind dabei die Fahrzeuge des Logistikspezialisten Hermes ausgenommen, dennoch bleiben noch insgesamt 1.500 User-Chooser-Fahrzeuge in seiner Obhut. „Ermöglicht wird dies unter anderem durch die intelligenten Flottensoftwarelösungen in unserem Haus“, berichtet Sahli. Seit 2009 arbeitet Otto gemeinsam mit InNuce Solutions zusammen. 2010 implementierte das Hamburger Softwareunternehmen die ersten Servicebausteine. Simon Weitendorf (Geschäftsführer von InNuce) und Christian Reck waren von Anfang an dabei und können von einigen Hürden bei der Umstellung auf die elektronische Flottenverwaltung bei Otto berichten: „Die Implementierung in die IT-Struktur bei Otto war sicherlich eine Herausforderung für uns. Denn es wurde nicht einfach eine Software auf die Firmenrechner installiert. Dieses gemeinsame Projekt umfasste sowohl die Einbettung in eine bereits vorhandene Verwaltungsstruktur als auch die Optimierung der Flottenverwaltung.“

Insgesamt hat es fast ein halbes Jahr in Anspruch genommen, bis die finale Version implementiert war. Bei den Abstimmungsprozessen habe die regionale Nähe der Unternehmen sehr geholfen. Nach wie vor ist Christian Reck für Enis Sahli der Ansprechpartner, wenn es doch mal zu Problemen mit der Flottensoftware kommt oder Erweiterungen gewünscht sind. Derzeit nutzt der Fuhrpark von Otto die Softwarebausteine QuotationScape, TenderScape und FleetScape von InNuce. „Damit sind von der Einsteuerung bis hin zur Aussteuerung alle Prozesse automatisiert“, kann der Fleetmanager des Onlinehändlers berichten.

## Konfiguration und Ausschreibung

Die Pkw der User-Chooser-Flotte sind in der Regel mit einem Drei-Jahres-Leasingvertrag und einer Laufleistung von 20.000 Kilometern im Jahr ausgestattet. Allerdings ist dies keine unbedingte Vorgabe, erläutert Enis Sahli, gerade Außendienstmitarbeiter würden oft auch andere Leasingverträge erhalten, da deren Laufleistung entsprechend höher sei. Ohnehin ist die Car-Policy wenig restriktiv. So ist es auch problemlos möglich, alternative Antriebe in den Fuhrpark zu integrieren. Hier will man vom Konzern aus eine deutliche $CO_2$-Reduzierung der Flotten bis 2020 durchsetzen.

### INNUCE SOLUTIONS

InNuce Solutions entwickelt branchenspezifische Fuhrparksoftwareprodukte „made in Germany“ für die verschiedensten automobilen Dienstleister. Dabei profitieren die Kunden vom einzigartigen InNuce-Solutions-Konzept: bewährte Standardsoftware, individuell angepasst, kombiniert mit großem Branchen-Know-how. Für mehr Wertschöpfung, weniger Prozesskosten und absolute Praxistauglichkeit. Die Entwicklungsschwerpunkte liegen auf prozessbasierten, serviceorientierten, webzentrierten und individualisierbaren Standardsoftwareprodukten für die Bereiche Fuhrparkmanagement, Fahrzeugkonfiguration, Fahrzeugkalkulation, Schadenmanagement und Autoleasing.

Enis Sahli: „Die Integration der Flottenverwaltung in unsere SAP-IT-Struktur war bei der Ausschreibung eine Grundvoraussetzung, die FleetScape und InNuce vollauf erfüllen konnte.“

Geleast werden die Dienstwagen bei insgesamt fünf verschiedenen Gesellschaften. Schon hier zeigt sich eine erste Hürde bei der Suche nach der richtigen Softwarelösung. Denn das Ausschreibungsverfahren sollte nach Maßgabe des Kunden vollständig prozessual abgebildet werden können und es sollten automatisch die besten Leasingkonditionen angezeigt werden. Dazu müssen die Konfigurationssoftware TenderScape und der Baustein für die Ausschreibung QuotationScape perfekt aufeinander abgestimmt sein. „Im Falle von Otto sprechen wir hier von etwa 5.000 Fahrzeugen in 30 verschiedenen Laufleistungen, die ausgeschrieben werden. Das sind dann in Verbindung mit Ausstattung und Motorisierung etwa 150.000 mögliche Kombinationen“, bringt es Christian Reck auf den Punkt. „In einer persönlichen Anfrage sind diese Datenmengen gar nicht handelbar“, ergänzt Enis Sahli. Diese Zahlen verdeutlichen auch, dass eine konfliktfreie Konfiguration von Fahrzeugen eine komplexe Angelegenheit sein kann. Alleine die Produktionskosten für die Konfigurationssoftware lagen laut den Entwicklern bei mehr als 600.000 Euro.

Doch der Aufwand hat sich gelohnt. Kunden wie Otto können im Konfigurator eigene Beschränkungen und Vorgaben, je nach unternehmenseigener Car-Policy, hinterlegen. Somit kann der Dienstwagenberechtigte nur Modelle konfigurieren, die ihm laut Vertrag auch zustehen. Gleichzeitig wird dem Fahrer auch die Leasingrate angezeigt und der geldwerte Vorteil errechnet. Das Tool sollte darüber hinaus webbasiert funktionieren. Somit hat der Mitarbeiter die Möglichkeit, von praktisch jedem Ort aus seinen neuen Dienstwagen zu konfigurieren.

Zuvor nutzte Otto nur eine Leasinggesellschaft. Jetzt kann das Unternehmen die beste Leasingrate von fünf verschiedenen Gesellschaften auswählen. Alleine dadurch ergeben sich monatliche Einsparungsmöglichkeiten bei den Raten und letztlich auch bei den Personalkosten. Die Kostenoptimierung ist aber nur ein Vorteil der softwaregestützten Konfigurations- und Ausschreibungsverfahren. Als Fleetmanager sieht Enis Sahli immer auch die Bedürfnisse der Dienstwagenberechtigten. Diese profitieren von einer immensen Zeitersparnis und Flexibilität. So kann er berichten: „Auch unsere Dienstwagenfahrer sind mit dem Konfigurator vollauf zufrieden. Das kann man am besten daran ablesen, dass sich bislang noch niemand

Simon Weitendorf: „Die besonderen Herausforderungen einer großen Flotte wie der von Otto bringen es mit sich, dass man die eigene Produktentwicklung auch auf die Belastbarkeit testen kann“

ernsthaft über die Software bei mir beschwert hat.“ (grinst)

## Verwaltung

Neben der Konfiguration und Ausschreibung ist ein zentraler Softwarebaustein die Flottenverwaltung. Hier hat man sich bei Otto ebenfalls für eine Lösung von InNuce entschieden. „Die Integration der elektronischen Flottenverwaltung in unsere SAP-IT-Struktur war bei der Ausschreibung eine Grundvoraussetzung, die FleetScape von InNuce vollauf erfüllen konnte. So werden die Fahrerdaten automatisiert an die Personalabteilung unseres Unternehmens weitergeleitet. Auch viele Schnittstellen zu den Zulassungsstellen, Versicherern, Dienstleistern et cetera sind in der Software vorhanden“, schildert Enis Sahli. Im Zusammenspiel mit den anderen Softwarelösungen ergibt sich somit eine lückenlose Verwaltungsstruktur, welche

*(Fortsetzung auf S. 16)*

www.insignio.de
Zum Durchstarten ist es nie zu früh.
Fuhrparkmanagement ist kein Kinderspiel. Organisation, Verwaltung und Finanzierung erfordern einiges an Know-how. Ob große oder kleine Flotten: Wir bieten Ihnen einen leistungsstarken Versicherungsschutz mit umfassendem Service.
HDI GERLING
www.hdi-gerling.de

*Simon Weitendorf, Christian Reck, Enis Sahli, Bernd Franke und Sebastian Heuft (v. l. n. r.) im Gespräch*

enorme finanzielle, personelle und zeitliche Einsparungen mit sich bringt. Dabei sind die einzelnen Bausteine unbeschränkt kombinierbar und skalierbar. „Es ist prinzipiell egal, ob der Fuhrpark 2.000 Fahrzeuge umfasst oder nur 20. Die Softwarelösungen funktionieren bei allen gleich und können frei miteinander kombiniert werden“, erläutert Simon Weitendorf.

Sieht man mal von den finanziellen und zeitlichen Ersparnissen ab, ergeben sich auch noch weitere Vorteile bei der Nutzung einer elektronischen Flottenverwaltung. Diese liegen vor allem in der Praktikabilität der Software, von der wiederum beide Seiten, Dienstwagenfahrer und Fuhrparkleiter, profitieren können. Die Dienstwagennutzer vergleichen einfach,

**OTTO GMBH & CO. KG**

Seit mehr als sechs Jahrzehnten bietet OTTO Fashion- und Lifestyleprodukte auf Bestellung und ist heute eines der erfolgreichsten E-Commerce-Unternehmen. Besonders der vielfach prämierte Onlineshop otto.de steht im Zentrum des Erfolgs. 80 Prozent des Gesamtumsatzes wird mittlerweile über otto.de und weitere Onlinespezialshops erwirtschaftet. Werner Otto gründete das Unternehmen OTTO 1949. Es befindet sich noch immer im Besitz der Familie. Dr. Michael Otto, Sohn des Unternehmensgründers, machte als langjähriger Vorstandsvorsitzender aus dem damaligen Otto-Versand die international tätige Handels- und Dienstleistungsgruppe Otto Group mit 123 Unternehmen in 20 Ländern. Allein am Standort Hamburg sind 4.200 Mitarbeiter beschäftigt.

Christian Reck: „Im Falle von Otto sprechen wir hier von etwa 5.000 Fahrzeugen in 30 verschiedenen Laufleistungen, die ausgeschrieben werden. Das sind etwa 150.000 mögliche Kombinationen.“

welche Fahrzeuge in ihrer Gehaltsklasse für sie am geeignetsten sind. Flottenverwalter können sich wiederum durch die Reduzierung der eigenen administrativen Aufgaben mehr dem Feld der Beratung zuwenden und haben gleichzeitig mit umfangreichen Reportings einen starken Hebel für weitere Optimierungen im Fuhrpark.

An diesem Punkt drängt sich die Frage auf, inwieweit sich das Aufgabenfeld eines Fuhrparkmanagers durch die Verwaltungstools verändert. Denn mit der Zunahme an Software im Flottenalltag sinken die prozessual immer wiederkehrenden administrativen Aufgaben des Fuhrparkleiters. Auch wenn dadurch Personalkosten eingespart werden, vollständig ersetzen wird der Computer den Fuhrparkleiter wohl nie. Dieser muss sich vielmehr mit der Frage beschäftigen, wie das Flottenmanagement im Unternehmen zu gestalten oder zu optimieren ist. Enis Sahli, der seit mehr als einem Jahrzehnt in der Fuhrparkbranche tätig ist, kann diese Entwicklung bestätigen: „Bei meiner Tätigkeit bleibt dank der Software mehr Zeit, um beratend tätig zu sein. Man kann sich mehr mit den Fahrzeugnutzern auseinandersetzen und Prozesse optimieren. Der Dienstleistungsgedanke wächst hierbei. Dies ist natürlich wiederum besonders in einem User-Chooser-Fuhrpark, wie dem unseren, wichtig.“

## Zukunftsprojekt

Die Kooperation der beiden Hamburger Unternehmen läuft nun schon seit sechs Jahren, ein Ende ist nicht in Sicht, im Gegenteil. Da Enis Sahli durch den Rückgang der administrativen Aufgaben mehr Zeit für operative Planungen hat, sind auch schon die ersten Optimierungsprojekte vorbereitet. „Die Zusammenarbeit mit InNuce ist sehr gut und wir werden diese weiter pflegen und eventuell erweitern. Hier ist zurzeit eine Implementierung einer Poolfahrzeugverwaltungssoftware im Gespräch. Momentan läuft die Mietverwaltung der etwa 30 Fahrzeuge noch mithilfe von Excel-Tabellen.“

Von der Zusammenarbeit profitieren natürlich beide Unternehmen. So erläutert Simon Weitendorf: „Wir lernen von jedem Kunden. Doch die besonderen Herausforderungen einer großen Flotte wie der von Otto bringen es mit sich, dass man die eigene Produktentwicklung auch auf die Belastbarkeit und Funktionsweise testen kann. Im Falle von Otto war dies sozusagen unsere Nagelprobe, die wir mit der Individualisierung unserer Standardbausteine bestehen mussten.“ Was hier im Großen angewendet wurde, ließe sich in Teilen auch wieder in die Produktentwicklung der nächsten Softwarelösungen investieren. Dies käme dann auch einer anderen Kundengruppe zugute, die vielleicht aufgrund eines kleineren Fuhrparks nur die standardisierten Softwarebausteine bevorzugt. Somit erhält dann jeder Fuhrpark eine passende Software und eine Fahrzeugbestellung nach Maß!

MITSUBISHI MOTORS

# Erster, Erster, Meistverkaufter!

Er ist der erste Plug-in Hybrid SUV der Welt, Erster im Ökotrend-Ranking[3] und der meistverkaufte Plug-in Hybrid in Europa 2014[4]. Testen Sie den Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander. Mehr auf www.greenmobility-mitsubishi.de

Reichweite bis zu 52 km rein elektrisch und bis zu 800 km insgesamt[1]. Erleben Sie, wie einfach der Plug-in Hybrid Outlander an jeder herkömmlichen, gesondert abgesicherten Haushaltssteckdose aufgeladen werden kann. Der Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander. Schon ab 39.990 EUR[2] (ab 33.605 EUR netto, zzgl. MwSt.). Jetzt bei Ihrem teilnehmenden Mitsubishi Handelspartner.

greenmobility

*5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km, Details unter www.mitsubishi-motors.de/garantie

[1] Mit einer Tankfüllung und voller Ladung der Batterie. NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Messverfahren ECE R101, **Gesamtverbrauch Plug-in Hybrid Outlander: Stromverbrauch (kombiniert) 13,4 kWh/100 km; Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,9 l/100 km; $CO_2$-Emission (kombiniert) 44 g/km; Effizienzklasse A+.** Die tatsächlichen Werte zum Verbrauch elektrischer Energie/Kraftstoff bzw. zur Reichweite hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageneinsatz etc., dadurch kann sich die Reichweite reduzieren.
[2] Unverbindliche Preisempfehlung (UPE) der MMD Automobile GmbH ab Importlager, zuzüglich Überführungskosten.
[3] AUTO TEST, Kategorie Kompakt-SUV, Ausgabe 01/2015.
[4] Quelle: AID Newsletter 1505, 20.03.2015.

5 Jahre Garantie*

Veröffentlichung der MMD Automobile GmbH, 65428 Rüsselsheim.

## KOOPERATION

Flottenmanager haben ab sofort die Möglichkeit, über die Total-Tankkarte die Führerscheinkontrolle des Technologieunternehmens Vispiron zu nutzen. Dabei wird auf den gültigen Führerschein einmalig ein RFID-Label aufgeklebt. Die Kontrolle erfolgt über den RFID-USB-Stick in der eigenen Inhouse-Lesestation oder bei einer mit einer Lesestation ausgestatteten Total-Tankstelle. Das französische Mineralölunternehmen plant bundesweit, das heißt an ausgewählten Standorten, sein Tankstellennetz mit entsprechenden Lesegeräten auszustatten. Neben der Führerscheinkontrolle profitieren Flottenmanager von den bekannten Vorteilen einer Total-Tankkarte: ein deutschlandweit flächendeckendes Netz von circa 4.400 Tankstellen der Marken Total, Avia, Shell und Westfalen, dauerhafte Nachlässe auf Kraftstoffe, bargeldlose Bezahlung, weniger Verwaltungsaufwand durch Onlineverbrauchsanalysen und Kostenkontrolle. Die CARSYNC-LOG-Systemfamilie lässt sich dabei, je nach individuellen Anforderungen der Unternehmen, um attraktive Module über die Führerscheinkontrolle hinaus erweitern. Es stehen Funktionen wie das elektronische Fahrtenbuch, die Poolwagenbuchung oder die personenlose Schlüsselverwaltung zur Verfügung. Weiter können vielzählige Möglichkeiten zur Auswertung und Analyse des Fuhrparks mit dem Ziel eingesetzt werden, den Fuhrpark kosten- und zeiteffizient zu steuern. (Das Bild zeigt VISPIRON Geschäftsführer Amir Roughani (li.) mit dem Leiter Tankkarten von TOTAL, Emmanuel Pignet (re.), nach der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung.)

## VERTRAGSVERLÄNGERUNG

Die Kia Motors Deutschland GmbH vertraut beim Remarketing auch in Zukunft auf BCA. Der Vertrag mit dem Gebrauchtwagenvermarkter wurde bis 2017 verlängert. Bereits seit drei Jahren führt BCA für Kia den Vertrieb von Dienstwagen, Mitarbeiterleasing- und Rental-Rückläufern an die Kia Vertriebsorganisation durch. Als Full-Service-Dienstleister wickelt das in Neuss ansässige Unternehmen dabei sämtliche Prozessschritte ab – vom Handling der Fahrzeuge bis zum Betreiben einer Kia-exklusiven Onlineplattform. Die Fortsetzung der erfolgreichen Zusammenarbeit war ein Wunsch beider Seiten. „Von BCA profitieren wir und unsere Händler gleichermaßen. Für uns ist Professionalität in den Prozessen sowie der Vermarktung besonders wichtig“, sagte Christoph Stadler, Direktor Vertrieb bei Kia Motors Deutschland. „Kia hat in den vergangenen Jahren eine beeindruckende Entwicklung vollzogen“, erklärte Dr. Matthias Quadflieg, Geschäftsführer von BCA Deutschland. „Wir sind stolz, diese starke Marke auch auf ihrem künftigen Weg begleiten zu dürfen.“

## E-CARSHARING

Elektrisch mobil unterwegs sein, auch ohne eigenes Auto – für Gäste und Einheimische ist dies im Hochschwarzwald nun möglich. Mit 25 BMW i3 und einem dichten Ladenetzwerk mit Strom aus erneuerbaren Energien startet das erste touristische E-Carsharing Deutschlands im ländlichen Raum. Speziell für die Hochschwarzwald Tourismus GmbH hat Alphabet seine Carsharingtechnologie um neue Funktionen für die Elektrofahrzeuge ergänzt. So werden beispielsweise Ladezeiten oder die Reichweite online und im Fahrzeug angezeigt. Das Buchungsportal zeichnet sich zudem durch eine dynamische Nutzeranpassung aus: Bei der Buchung längerer Fahrten plant die Lösung automatisch einen Zeitpuffer ein, um den BMW i3 für den nachkommenden Nutzer wieder aufzuladen. „Wir sind sicher, dass Gäste und Einheimische von der Carsharinglösung und vom Fahrzeug selbst begeistert sein werden. Das Fahrgefühl mit dem elektrischen BMW i3 und seine Effizienz haben bereits viele Unternehmen überzeugt. Der BMW i3 eignet sich bestens als Flottenfahrzeug und die Erfahrungsberichte sind durchgehend positiv“, so René Gerhard, Leiter BMW Key Account Management an Flottenkunden bei der BMW Group.

## ZUSAMMENARBEIT

Die team energie GmbH & Co. KG mit Hauptsitz im norddeutschen Süderbrarup (bei Flensburg) kooperiert ab sofort mit Novofleet. Deren Kunden können an über 60 team-Tankstellen über die Novofleet Card bargeldlos Kraftstoffe und fahrzeugbezogenes Zubehör beziehen. „Wir freuen uns sehr, mit team einen regional sehr starken Partner gewonnen zu haben“, sagt Novofleet-Geschäftsführer Ralf Turley. „Mit seinen konstant attraktiven Preisen passt team perfekt zu unserer Philosophie und stellt eine wertvolle Bereicherung für unser Versorgungsnetz in Norddeutschland dar.“ Das bundesweite Novofleet-Netz wächst durch die Kooperation auf rund 3.400 Stationen.

## TREUHANDSERVICES

Mit der Archivierung von etwa 7.000 Kfz-Briefen, der heutigen ZBII, hat das PS-Team vor beinahe 20 Jahren begonnen. Heute zählt das Dokumentenmanagement zum Kerngeschäft des Dienstleisters. Auf der digitalen Plattform PS Foodas sichert das PS-Team die ZBII, das Certificate of Conformity (CoC), Sicherheitsübereignungen, aber auch ganze Vertragsakten der Kunden. Die Anwender greifen so jederzeit auf Akten und Bildmarken, Versandinformationen und Reportings zu. In Verbindung mit der Lösung PS Trust soll PS Foodas zudem einen entscheidenden Vorteil für den Autohandel und dessen Kunden bieten, wenn beide Seiten das Fahrzeug finanzieren. Haben die jeweiligen Finanzinstitute einen Treuhandvertrag mit PS-Team abgeschlossen, entfällt der größte Teil des Aufwands, wenn die Fahrzeugpapiere den Besitzer wechseln. In dem Moment, in dem der Autohändler ein Fahrzeug bei der Verkäuferbank auslöst, werden die Fahrzeugdokumente mit PS Trust vom Bestand der Verkäufer- in den der Einkäuferbank eingeordnet. Dabei werden die Papiere elektronisch eindeutig als Besitz der finanzierenden Bank gekennzeichnet. Der Autohändler gewinnt finanziellen Spielraum für weitere Fahrzeugkäufe und -verkäufe, da er nicht mehr tagelang auf den Verkaufserlös warten muss, nachdem er das Fahrzeug aus der Finanzierung genommen hat. Nicht nur die Zinszeit reduziert sich, auch der aufwendige Versand der Dokumente inklusive teurer Expresskosten entfällt.

## STARTSCHUSS

Zwei Dienstleistungsunternehmen kooperieren ab sofort und wollen zukünftig ihre Stärken gemeinsam aufeinander abstimmen und ausbauen. Das Hagelschaden-Centrum Douteil und die junited Autoglas Deutschland GmbH unterzeichneten im Frühjahr die Kooperationsverträge. Zukünftig wird Douteil bei der Bearbeitung von Hagelschäden exklusiv für Schäden am Autoglas mit den Kollegen von junited zusammenarbeiten und diese zur Unterstützung anfordern. Der zentrale Standort des Hagelschaden-Centrums Douteil im niederrheinischen Kamp-Lintfort und die fünf bundesweiten Douteil-Niederlassungen sind nun parallel auch junited-Partnerwerkstätten und werden ihre Kompetenz und Services im Autoglasbereich damit steigern. Durch die intensive Vernetzung sollen nun beide Unternehmen nach einer ersten Phase des Orientierens voneinander profitieren, zumal sie gemäß eigenen Angaben mit den Schadensbereichen der Versicherungen bisher bereits führend zusammenarbeiten.

VIVARO

# FÜR PROFIS GEBAUT. UND GERECHNET.

- Neue kraftvolle und sparsame BiTurbo-Dieselmotoren
- Optimierter Laderaum für 3 Euro-Paletten bereits mit kurzem Radstand
- Mit besonders weit zu öffnenden Türen (bis zu 250 Grad)*
- Mobiles Büro mit Klemmbretthalter* und Bluetooth®-Telefonvorrichtung
- Dichtes Servicenetz mit über 1.200 Stützpunkten in ganz Deutschland

**Eine individuelle Beratung und persönliche Betreuung bietet Ihnen das Opel Firmenkundencenter:**
**Tel.: 0180 58010**, info@opel-firmenkundencenter.de**

**opel.de**

*Optional. **0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkhöchstpreis 0,42 €/Min.

Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5–5,9 l/100 km; $CO_2$-Emission kombiniert 170–155 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007).

# KURZE WEGE

**Der Weg ins Autohaus beziehungsweise das Telefonat mit dem Kundenbetreuer des Autohauses bedeutet gleichzeitig auch den Kontakt zum herstellerabhängigen Leasing. Denn nahezu alle in Deutschland vertretenen Marken können auch über ein markenzugehöriges Leasingunternehmen direkt finanziert werden. Eine Marktübersicht.**

Für Automobilhersteller sind Leasing und das Angebot weiterer Dienstleistungen mit monatlichen Raten heute eine wichtige Voraussetzung für den Fahrzeugvertrieb, vor allem im gewerblichen Bereich. Der Erfolg gibt ihnen recht, denn der Arbeitskreis der Banken und Leasinggesellschaften der Automobilwirtschaft (AKA), dem elf namhafte Herstellerbanken angehören, vermeldet für das abgelaufene Jahr einen Zuwachs von 14 Prozent im gewerblichen Bereich. Wie das aktuelle Fuhrparkbarometer des Corporate Vehicle Observatory (CVO) zeigt, gehören nämlich Leasing und Finanzierung von Firmenfahrzeugen mit durchschnittlich 60 Prozent zu den vorrangig gewählten Finanzierungsmethoden. Die Vorteile des Leasings in Zusammenhang mit Fuhrparkma-

## MARKTÜBERSICHT HERSTELLERABHÄNGIGER LEASINGGESELLSCHAFTEN (AUSWAHL)

| Name Leasinggesellschaft | Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH | Citroën Bank (Banque PSA Finance S.A.) | Daimler Fleet Management GmbH | FCA Bank Deutschland GmbH | Ford Bank | Ford Lease (ALD AutoLeasing D GmbH) | Hyundai Leasing (ALD) | Infiniti Finance (Santander Consumer Leasing GmbH) | Iveco Capital Leasing (CNH Industrial N.V.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leasing Pkw/Transporter | ja/ja | ja/ja | ja /ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/nein | nein/ja |
| Marken | fast alle Marken | Citroën, DS | alle Fahrzeugmarken | Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Jeep, Abarth, Fiat Professional, Maserati, Jaguar, Land Rover | Ford | Ford, Fremdmarken | Hyundai | Infiniti Finance | Case, New Holland, IVECO |
| Kleinflottenprogramme | indiv. Beratung u. Angebote | ja | 5 bis 20 Fahrzeuge | >10 Fahrzeuge | > 1 Leasing-Aktionsprogramm | Ford Pkw u. Nfz 1–50 Fahrzeuge „Gewerbebonus“ und „Technik-Service ab 10 Euro“ | Info von HYL | k. A. | ja |
| Programme mittlere Flotten | indiv. Beratung u. Angebote | ja | 20 bis 50 Fahrzeuge | - | > 1 Leasing-Aktionsprogramm | Ford Pkw u. Nfz 1–50 Fahrzeuge „Gewerbebonus“ und „Technik-Service ab 10 Euro“ | Info von HYL | k. A. | ja |
| Großkundenprogramme | indiv. Beratung u. Angebote | ja | ab 50 Fahrzeuge | - | > 1 Leasing-Aktionsprogramm | Ford Pkw und Nfz individuelle Konditionen | Info von HYL | k. A. | ja |
| Gebrauchtwagenleasing | nein | ja | nein | ja | ja | nein | ja | ja | ja |
| Nur Fuhrparkmanag. (fremdgeleaste/Kauff- | ja | nein | ja | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| Mindestlaufzeiten/ -laufleistungen | mind. 12 Monate od. 10.000 km/Jahr | 12 Monate od. 1.000 km gesamt | 6 Monate | 6 Monate | ab 12 Monate/ keine Mindestlaufleistung | ab ca. 24 Monate und 10.000 km | ab ca. 24 Monate und 10.000 km | 12 Monate/10.000 km/Jahr | 10.000 km/Jahr |
| Maximallaufzeiten/ -laufleistungen | max. 60 Monate od. 200.000 km gesamt | 60 Monate od. 200.000 km gesamt | 60 Monate | 60 Monate | 54 Monate/ keine Maximallaufleistung | bis ca. 72 Monate und 250.000 km | bis ca. 72 Monate und 250.000 km | 60 Monate/40.000 km/Jahr | offen |
| Wartung/Verschleiß | ja | ja | ja | ja | nein | ja | ja | ja | ja |
| Reifen | ja | ja | ja | ja | nein | ja | ja | ja | ja |

*Herstellerabhängige Leasinggesellschaften konzentrieren sich auf Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen*

nagementdienstleistungen werden auch für kleine Fuhrparks immer wichtiger. Und genau diese Fuhrparks sind es, die bei der Fahrzeugbeschaffung den direkten Kontakt zum Händler pflegen.

Der Trend zeigt, dass neben den großen Captives Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, Daimler Fleet Management GmbH und Volkswagen Leasing GmbH auch die anderen deutschen Hersteller sowie die Importeure ein umfangreiches und ausgereiftes Full-Service-Leasingangebot über eigene Unternehmenstöchter oder als White-Label-Produkt anbieten können. Das heißt, im Hintergrund der gelabelten herstellerabhängigen Leasingtöchter arbeiten die etablierten herstellerunabhängigen Autobanken ALD AutoLeasing D GmbH und die Santander Consumer Leasing GmbH, die auf langjährige Markterfahrung zurückgreifen und ebenfalls vielfältige Dienstleistungen bis hin zu Gehaltsumwandlungsmodellen, Spritsparberatung oder Vermittlung von Fahrzeugeinbauten anbieten können. Auch haben die herstellerabhängigen Anbieter im Vergleich zu unserer Übersicht von 2013 nachgelegt und stellen wie aus der Tabelle ersichtlich nahezu alle einen Fahrzeugkonfigurator bereit. Speziellere Dienstleistungen wie Führerscheinkontrolle, Fahrerdirektkommunikation und Apps bilden nicht alle herstellerabhängigen Leasinggesellschaften ab. Aber das hat sicherlich auch mit der Nachfrage aus den Flotten zu tun, die, wenn es sich um kleinere, vielleicht regional aufgestellte Fuhrparks handelt, diese speziellen Dienstleistungen nicht für nötig erachten.

Das Hauptaugenmerk liegt auf den Finanz- sowie den wichtigsten Mobilitätsdienstleistungen wie Technik- und Reifenservice, die durch Herstellersubventionen preislich attraktiv werden beziehungsweise eine Auslastung des eigenen Werkstattbetriebs durch Kundenbindung bewirken. Versicherungsdienstleistungen können über alle aufgeführten Leasinganbieter bezogen werden, das Leasing von Fahrzeugeinbauten ermöglichen ebenfalls alle, Tankkartenmanagement sowie Schaden- und Riskmanagement wiederum nur fast alle.

Die Banken der Automobilwirtschaft sehen ihren Aufgabenbereich vor allem an den Schnittstellen der automobilen Wertschöpfungskette, also beim Händler, der wiederum den direkten Kontakt zum Kunden pflegt. Sie fungieren somit als Absatzförderer und sind wesentlicher Bestandteil einer langfristigen und soliden Kundenbeziehung. Beim Händler selbst lassen sich dann auch weitere Dienstleistungen individuell vereinbaren, die nicht im Portfolio eines bestimmten Finanzdienstleisters stehen. So kann der Händler mit dem wichtigen Rüstzeug der Leasing- und Serviceangebote sowie einem individuellen Angebot um die Gunst der Unternehmensflotten buhlen.

| Jaguar Fleet & Business Leasing (ALD) | KIA Motors Finance (Santander) | Land Rover Fleet & Business Leasing (ALD) | Mazda Finance (Santander) | Nissan Fleet Services (RCI Banque S.A. NL mit ALD) | Opel Firmenkunden Leasing (ALD) | Peugeot Bank (Banque PSA Finance S.A.) | Renault Leasing/Renault Fleet Services (RCI Banque S.A. NL mit ALD) | Toyota Leasing GmbH | Volkswagen Leasing GmbH | Volvo Car Financial Services (Santander) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ja/nein | ja/ja | ja/nein | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/nein |
| Jaguar | diverse | Land Rover/ Range Rover | Mazda | Nissan | Opel | Peugeot | Renault/Dacia | Toyota/Lexus | Volkswagen Pkw /Nfz, Audi, SEAT, ŠKODA | Volvo |
| 1–4 | 1–29, diverse | 1–4 | o. Abgrenzungen | ja | modellreihenspezif. Neuwagenleasingprogramme für Kunden mit Rahmenabkommen | ja | Renault flex pro/ Renault relax pro | Fuhrparkleasing≥ 1 | ja, alle Marken ab 1 Fahrzeug | 3–50 (Flottenleasing) |
| ab 5 (Fleet & Business) | k.A. | ab 5 (Fleet & Business) | o. Abgrenzungen | ja | modellreihenspezif. Neuwagenleasingprogramme für Kunden mit Rahmenabkommen | ja | Flottenleasing/ Renault Fleet Services | Fuhrparkleasing ≥10 | kontinuierl. Leasingaktionen u. Dienstleistungen f. alle Marken d. Konzerns ab 10 Fahrzeugen bzw. Großkundenrahmenvertrag | 3–50 (Flottenleasing) |
| ab 5 (Fleet & Business) | k.A. | ab 5 (Fleet & Business) | o. Abgrenzungen | ja | modellreihenspezif. Neuwagenleasingprogramme für Kunden mit Rahmenabkommen | ja | Flottenleasing/ Renault Fleet Services | > 50 Full-Service-Leasing (mit ALD) | s. Programme für mittlere Flotten | > 50 (Großkundenleasing) |
| nein | ja | nein | ja | nein | nein | ja | ja | ja | ja | ja |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja | nein | nein | nein | ja | nein |
| ab ca. 24 Monate/ 10.000 km | 6 Monate/ 240.000 km | ab ca. 24 Monate und 10.000 km | produktabh. ab 6 Monaten, Mindestlaufleistung produktabh. | ab ca. 24 Monate und 10.000 km | 24 Monate | 12 Monate/ 1.000 km gesamt | 6 Monate | 12 Monate/10.000 km/ Jahr | 12 Monate (Pkw u. Nutzfahrzeuge) | 12 Monate/10.000 km |
| bis ca. 72 Monate/250.000 km | 60 Monate/ 240.000 km | bis ca. 72 Monate und 250.00 km | im normalen Retail bis 60 Mon., Maximallaufleistung 240.000 km | bis ca. 72 Monate und 250.000 km | 60 Monate | 60 Monate/200.000 km gesamt | 60 Monate | 60 Monate/ 70.000 km/Jahr | 60 Monate (Pkw), 96 Monate (Nutzfahrzeuge) | 60 Monat / 240.000 km |
| ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja |

(Fortsetzung auf S. 22)

| Name Leasinggesellschaft | Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH | Citroën Bank (Banque PSA Finance S.A.) | Daimler Fleet Management GmbH | FCA Bank Deutschland GmbH | Ford Bank | Ford Lease (ALD AutoLeasing D GmbH) | Hyundai Leasing (ALD) | Infiniti Finance (Santander Consumer Leasing GmbH) | Iveco Capital Leasing (CNH Industrial N.V.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tankmanagement | ja | ja | ja | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| GEZ/Kfz-Steuer | ja | ja | ja | ja | nein | ja | ja | nein | nein |
| Kfz-Versicherung/ GAP/Ratenabsicherung | ja/ja/nein | ja/ja/ja | ja/ja/nein | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/k. A./ja | k. A./ja/nein |
| Führerscheinkontrolle | ja | ja | ja | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| Schaden-/Riskmanagm. | ja | nein | ja | ja/nein | ja | ja | ja | ja | nein |
| Strafzettelmanagement | ja | nein | ja | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| Fahrzeugrücknahme | Fahrzeugrücknahme Dekra-zertifiziert | Handel/DAT | Mercedes-Benz-Vertriebsorg., externe ISO-zertifizierte Dienstleister | nein | Ford-Händlerorganisation/auf Basis einer kommunizierten Fahrzeugbewertung | auf Basis der „Fairen Fahrzeugbewertung“ d. VMF (Dekra) | auf Basis der „Fairen Fahrzeugbewertung“ des VMF (Dekra) | k. A. | Iveco-Händler |
| Mietwagenangebot | ja (ab 1 Tag) | Citroën Rent | ja (ab 1 Monat) | nein | nein | ja | ja | nein | ja (ab 1 Tag) |
| Langzeitmiete | ja (ab 1 Monat) | nein | ja (ab 3 Monate) | nein | nein | ja | ja | nein | ja (ab 12 Monate) |
| Überführung/ Zulassung/Dokumentenverwaltung | ja | über auslieferndе Händler | ja | nein | Überführung, Zulassung über Ford-Händlerorg. | ja | ja | nein | ja |
| Zusammenarbeit mit Zubehörpartnern | individuelle Abstimmung mit dem Kunden | k.A. | mit allen namhaften Aufbauherstellern | k. A. | mit allen v. Ford zertifizierten Einbauern | alle marktübl. Einbauer | alle marktübl. Einbauer | über Händler | diverse |
| Leasing altern. Antriebe | ja, Elektro-, Range-Extender-, Plug-in-Hybrid-Fhzge, Corporate-eCarsharing-Lösung | ja, Hybrid u. Elektro | ja, Fahrzeug und Batterie | ja | ja, analog Diesel/ Benziner | ja | ja | ja, Elektro und Hybrid | ja (LNG, CNG) |
| Weitere Angebote bzgl. alternativer Antriebe | Mobilitätsapp AlphaGuide, Beratung bei Ladeinfrastruktur und zus. Services, inkl. Webportal | nein | Angebote der Mercedes-Benz-Vertriebsorg., z.B. Wallbox-Service, Charge & Pay | k.A. | nein | k.A. | k.A. | k.A. | ges. Iveco-Produktpalette |
| Verwaltungssoftware | ja, Alphabet Online plus Apps | nein | ja, xFleet | nein | nein | ja | ja | nein | ja |
| Reportings | ja, diverse | auf Kundenwunsch | onlinebasiert | k.A. | nein | ja, Online-Reporting-Portal | ja, Online-Reporting-Portal | individuell | ja |
| Reportingfrequenz | online (tagesaktuell), E-Mail mit Link zur Datei tägl., wöchentl., monatl. od. quartalsweise | auf Kundenwunsch | täglich | k.A. | k.A. | tagesaktuell | tagesaktuell | individuell | individuell |
| Erstellung von Car-Policies/$CO_2$-Policies/ Überlassungsverträgen | ja | nein | ja | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| Fahrzeugkonfigurator | ja, diverse Funktionen | ja | ja | ja | ja | ja | ja | www.kosyfa.de u. über Santander | nein |
| Gehaltsumwandlungsmodelle | ja | ja | ja | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| Gehaltsumwandlungsrechner Arbeitnehmer/ Arbeitgeber | ja | ja | ja, beides | nein | nein | nein | nein | nein | nein |
| Rechnungsstellung | monatlich | auf Kundenwunsch | monatlich | monatlich | Rechnung zu Vertragsbeginn mit Zahlungsplan | Standardfaktura monatlich | Standardfaktura monatlich | einmalig zu Beginn | monatlich |
| Offene Kalkulation/ geschlossene Kalk. | ja/ja | ja/ja | ja/ja | ja/ja | nein | ja/ja | ja/ja | nein/ja | ja/ja |
| Sale-and-lease-back | ja | nein | ja | ja | nein | ja | ja | ja | ja |
| Spritsparberatung | ja | nein | ja | nein | über Ford-Händlerorganisation | ja | ja | nein | nein |
| Intern. Leasingprogramme/Rahmenverträge | ja | nein | ja | nein | nein | ja/ja | ja/ja | nein | ja |
| 24-Stunden Fahrerhotline | ja | über Citroën Assistance | ja | nein | nein | ja | ja | nein | ja |
| Fahrerdirektkommunikation | ja über Hotline, Service-App, Website | nein | 24-h-Servicehotline, Fleet App | nein | nein | ja | ja | nein | nein |
| App | AlphaGuide, Alpha-City App | nein | ja, Fleet App | nein | nein | nein | - | - | nein |
| Kontakt | Uwe Hildinger (Leiter Vertrieb und Marketing) Tel.: 089/99822-0, E-Mail: a-z@alphabet.de | E-Mail: pfde-info@mpsa.com | Philipp Berg Tel.: 0711/25744405 E-Mail: philipp.berg@daimler.com | Team Großkunden Tel.: 07131/937226 E-Mail: grosskunden@fgabank.de | Interessenten-Service Tel.: 0221/51081770 E-Mail: fordbank@ford.com | Kundenbetreuung Ford Lease Tel.: 040/471041800 | Tel.: 040/471041300, www.hyundaileasing.de | Sven Oehmen Tel.: 02161/6907227 E-Mail: sven.oehmen@santander.de | Timo Bungardt Tel: 089/317710 E-Mail: timo.bungardt@iveco.com |

| Jaguar Fleet & Business Leasing (ALD) | KIA Motors Finance (Santander) | Land Rover Fleet & Business Leasing (ALD) | Mazda Finance (Santander) | Nissan Fleet Services (RCI Banque S.A. NL mit ALD) | Opel Firmenkunden Leasing (ALD) | Peugeot Bank (Banque PSA Finance S.A.) | Renault Leasing/Renault Fleet Services (RCI Banque S.A. NL mit ALD) | Toyota Leasing GmbH | Volkswagen Leasing GmbH | Volvo Car Financial Services (Santander) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ja | nein | ja | in Vorbereitung | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja | ja | ja | ja | ja | nein |
| ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/nein | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja | ja/ja/ja |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja | ja | nein | nein | ja | ja |
| ja | ja | ja | ja | ja | ja | nein | ja | ja | ja | ja |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja | nein | nein | ja | ja | nein |
| auf Basis der „Fairen Fahrzeugbewertung“ des VMF (Dekra) | über LeasePlan | auf Basis der „Fairen Fahrzeugbewertung“ des VMF (Dekra) | je nach Standort u. Produkt über TÜV/ Dekra | auf Basis der „Fairen Fahrzeugbewertung“ des VMF (Dekra) | Dekra | Handel/DAT | k. A. | Dekra | Händlerpartner (Dekra-zertifizert) | Hüsges GmbH anhand „Katalog zur fairen Fahrzeugbewertung“ |
| ja | nein | ja | ja, ab 1 Tag | ja | ja | Peugeot Rent | ja | nein | ja, Kurzzeitmiete, Langzeitmiete | ja (stundenweise) |
| ja | nein | ja | ja, ab 3 Monaten | ja | ja | nein | ja | nein | ja, ab 30 Tagen | ja |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja | über ausliefernde Händler | ja | ja | ja | ja |
| alle marktübl. Ausstatter | k.A. | mit allen marktüblichen Ausrüstern | auf Vermittlung d. Händlers | alle marktübl. Einbauer | von Opel zertifizierte Partner sowie kundenindiv. | k.A. | alle von Renault zertifizierten Partner | individuell | gem. Herstellerkooperationspartner u. weitere Anbieter | Volvo-Vertragshändler |
| k.A. | ja, E-Mobility | ja, Diesel Hybrid | nein | ja | ja, Hybrid | ja, Hybrid u. Elektro | ja, Elektrofahrzeuge | ja, Hybrid-, Plug-In-, Wasserstoff-Fahrzeuge | ja, Erdgas-, Elektro- u. Plug-in-Hybridfahrzeuge | ja, im Rahmen d.Modellpalette |
| k.A. | Ladeinfrastruktur, Werkstattleasing | k.A. | nein | z.B. Nissan Charge Card, CARWINGS App, Mobi Card | nein | nein | nein | Solar-Ladestation | Charge&Fuel Card (inkl. App), Europa Tank & Service Karte ECO (Erdgas-Tankkarte), Audi e-Gas Tankkarte | nein |
| ja | nein | ja | nein | ja | nein | nein | ja | nein | ja, FleetCARS | nein |
| ja | nein | ja | nein | ja | nein | nein | ja | nein | ja, FleetCARS | nein |
| ja, Online-Reporting-Portal | nein | ja, Online-Reporting-Portal | individuell | ja, Online-Reporting-Portal | Fuhrparkstatusberichte | auf Kundenwunsch | alle relevanten sowie indiv. Reportings | ja, verschiedene | diverse | nein |
| tagesaktuell | k.A. | tagesaktuell | individuell | tagesaktuell | Onlinereporting 24/7 | auf Kundenwunsch | nach Bedarf | monatlich | nach indiv. Kundenwunsch | k.A. |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja | nein | nein | nein | ja | nein |
| ja | nein | ja | ja | ja | nein | ja | ja | ja | ja | nein |
| ja | nein | ja | in Vorbereitung | ja | ja | ja | nein | nein | ja | nein |
| nein | nein | nein | k. A. | nein | ja | ja | nein | nein | ja | nein |
| Standardfaktura monatlich | k.A. | Standardfaktura monatlich | Leasingdauerrechnung zu Beginn einmalig | Standardfaktura monatlich | k.A. | auf Kundenwunsch | monatlich | monatlich | monatlich | einmalig (Leasingbeginn) |
| ja/ja | nein/ja | ja/ja | geschlossene Kalkulation im FSL | ja/ja | ja/ja | ja/ja | nein/ja | ja/ja | ja/ja | nein/ja |
| ja | ja | ja | ja | ja | ja | nein | nein | nein | ja | nein |
| ja | nein | ja | nein | ja | nein | nein | nein | nein | ja | nein |
| ja/ja | nein | ja/ja | nein | ja/ja | nein | nein | ja | nein | ja | nein |
| ja | ja | ja | nein | ja | ja | über Peugeot Assistance | ja | nein | ja | ja |
| ja | nein | ja | nein | ja | ja, Telefon/E-Mail/Fax | nein | k. A. | nein | ja | nein |
| k.A. | nein | nein | nein | nein | nein | nein | k.A. | nein | Autokarte App, Charge&Fuel App | nein |
| Tel.: 040/471041795, kundenbetreuung@jaguar-fleet-business-leasing.de | Tel.: 0216/9060374 | Tel.: 040/471041790 E-Mail: kundenbetreuung@landrover-fleet-business-leasing.de | Marco Christ, Tel.: 02161/9060599, E-Mail: marco.christ@santander.de; Karsten Stumpe, Tel.: 0172/2971707, E-Mail: kstumpe@mazda.de | Tel.: 040/471041600 | Tel.: 040/471041400 | E-Mail: pfde-info@mpsa.com | Stéphane Corbeau E-Mail: renault-fleet-services@rcibanque.com | Tel.: 02234/102190 E-Mail: kontakt@toyota-geschäftskundenservice.de | Tel.: 0531/21286418 E-Mail: grosskunden@vwfs.com | Alexander Bühler Tel.: 0163/2552464 E-Mail: alexander.buehler@santander.de |

Unabhängig von der Flottengröße kann jeder einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wenn auch Sie dazu beitragen, langfristig $CO_2$ einzusparen, können Sie nicht nur die Umwelt zum großen Gewinner machen. Melden Sie sich als Großkunde der Volkswagen Leasing GmbH noch heute zum Umwelt-Award DIE GRÜNE FLOTTE 2015 an und werden Sie Teil einer erfolgreichen Gemeinschaft.

**Und so einfach geht's:** Bis zum 31.07.2015 kostenlos unter www.diegruenefloTTe.de anmelden und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.[1]

NABU

DIE GRÜNE FLOTTE 2015

[1] Bewertet wird der größte Anteil an umweltfreundlichen (emissions- und verbrauchsreduzierten) Fahrzeugen und an reinen Elektro- und Plug-In-Hybridfahrzeugen an den über die Volkswagen Leasing GmbH geleasten Fahrzeugen der Marken des Volkswagen Konzerns.
[2] Die Volkswagen Leasing GmbH leistet pro angemeldetem Großkunden 500 Euro an den NABU (Naturschutzbund Deutschland e. V.) für ausgewählte Moorschutzprojekte.

* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „Volkswagen Financial Services" Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch Volkswagen Leasing GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG, Volkswagen Autoversicherung AG) und Mobilitätsleistungen (u. a. durch Volkswagen Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt.

# VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

BANK. LEASING. VERSICHERUNG. MOBILITÄT.*

*Michael Briante neben dem Infiniti Q50 Hybrid*

# Die feine Alternative

## Interview mit Michael Briante, Regional Director bei Infiniti Center Europe

**Flottenmanagement:** Herr Briante, vor etwas mehr als einem Jahr haben Sie die Leitung der Geschäfte von Infiniti in Zentraleuropa übernommen. Mit welchen Zielen haben Sie diese Position im Hinblick auf die Flotte angetreten, auf welche Erfolge können Sie seit Amtsantritt zurückblicken, wie hat sich der Bereich seitdem entwickelt?

**Michael Briante:** Gestartet bin ich kurze Zeit nach der Markteinführung unseres Modells Q50. Eines der Hauptziele war es, einen bestimmten Bekanntheitsgrad in den Flotten zu erreichen. Dabei ging es in erster Linie darum, Kontakte aufzubauen und eine gewisse Entwicklung erkennen zu können. Die Flottenmanager sollten uns einfach erst einmal kennenlernen. Das trägt mittlerweile Früchte. Wir konnten unsere Bekanntheit und auch unsere Fahrzeuganzahl in den Flotten sukzessive steigern und wollen diesen Trend in Zukunft fortführen.

**Flottenmanagement:** Infinitis Kernabsatzmarkt liegt derzeit mit rund 70 Prozent in den USA. Insbesondere durch das Titelsponsoring in der Formel 1 (Infiniti Red Bull Racing) konnte die Bekanntheit der Marke in Europa signifikant gesteigert werden. Welchen Stellenwert hat der Standort Europa beziehungsweise Deutschland für Infiniti?

**Michael Briante:** Der europäische Markt wird zunehmend wichtiger. Das sehen Sie schon am neuen Modell Q30, das in Großbritannien gebaut werden wird. Damit wollen wir uns zum einen zum Produktionsstandort Europa bekennen und zum anderen die Nähe zum Markt suchen, um schneller reagieren zu können. Der deutsche Markt ist dabei sehr wichtig für Infiniti. Er gehört zu den drei stärksten Märkten für Infiniti in Europa, sowohl im Endkunden- als auch im Flottenvertrieb. Im ersten Quartal 2015 konnten wir in Deutschland unsere Fahrzeugverkäufe insgesamt um 87 Prozent im Vergleich zum Vorjahr steigern. Zwar ist diese Zahl relativ, aber es ist trotzdem ein deutlicher Fingerzeig. Mit Roland Krüger haben wir zudem seit Anfang des Jahres einen deutschen Chief Executive Officer (CEO) bei Infiniti, der den deutschen Markt aus eigener langjähriger Erfahrung sehr gut kennt.

**Flottenmanagement:** Wenn wir über Infiniti sprechen, kommen wir nicht umhin, den relativ geringen Bekanntheitsgrad der Marke anzusprechen. Selbst die korrekte Schreibweise des Markennamens scheint in manchen Fällen Probleme zu bereiten. Wie wollen Sie einen noch höheren Individualisierungs- beziehungsweise Bekanntheitsgrad erreichen?

**Michael Briante:** Grundsätzlich müsste man erst einmal sämtliche Rechtschreibprogramme ändern, damit sie das „y“ herausnehmen. Aber Spaß beiseite: Vor allem das Straßenbild ist eines der Hauptthemen, die wir angehen. Es geht primär darum, Sichtbarkeit und Präsenz für die Marke Infiniti beziehungsweise unsere Modelle zu erreichen. Daran arbeiten wir ebenso wie an der Ausweitung unseres Händlernetzes. In regelmäßigen Abständen bieten wir zudem auch gezielte Aktionen im Flottenbereich an, um uns bei potenziellen Flottenkunden mit „Appetizer-Angeboten“, wie zum Beispiel mit kurzen Laufzeiten, zu empfehlen.

Q70

Q30

QX30

QX70

QX50

**Flottenmanagement:** Das Produktportfolio von Infiniti bietet neben der Mittel- und der oberen Mittelklasse auch Crossover-Modelle sowie SUV. Was ist dabei ihr Topseller (in Deutschland) und wie hat sich der Markt aus Ihrer Sicht in den letzten Jahren verändert?

**Michael Briante:** Mit dem Q50 haben wir eine Mittelklasse-Limousine im Portfolio, die sehr gut im Markt ankommt und stückzahlenmäßig am QX70 vorbeigezogen ist, der bis dato für Infiniti der Topseller war. Im ersten Quartal 2015 konnten die Verkaufszahlen des Q50 um mehr als 50 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum in allen Weltregionen gesteigert werden. Aber der Markt geht unverkennbar hin zu den Crossover-Modellen und auch die SUV sind unverändert stark, auch im Flottenbereich. Durch den im ersten Halbjahr 2016 auf den Markt kommenden QX30 runden wir zusätzlich das SUV-Segment nach unten hin ab und sind uns sicher, dass dieses neue attraktive Modell den positiven Verkaufstrend aller Infiniti-Modelle weiter beflügeln wird.

**Flottenmanagement:** In diesem Jahr bringen Sie mit dem Infiniti Q30 erstmals ein gezielt für Europa entwickeltes und in Europa produziertes Modell aus dem Premium-Kompaktsegment auf den Markt. Mit welchen Highlights wartet das Fahrzeug auf? Welche Erfolge versprechen Sie sich damit im Flottenbereich?

**Michael Briante:** Mit dem Q30 versprechen wir uns eine hohe Akzeptanz im Flottenbereich aufgrund der Größe, einhergehend mit dem Thema Downsizing. Das Fahrzeug wird sowohl mit Front- als auch Allradantrieb verfügbar sein und es wird die größte verfügbare Motorenpalette bieten, die wir bis dato in einer unserer Modellreihen hatten. Unsere Kunden und Interessenten fragen das Modell jetzt schon proaktiv an. Die genauen Details wird es dann zur IAA in Frankfurt im September geben. Der Marktstart ist für Ende dieses Jahres geplant. Wie schon erwähnt, folgt dem Q30 auch eine Crossover-Variante: der QX30. Mit diesem attraktiven Doppelpaket werden wir 2016 den Flottenkunden in allen relevanten Fahrzeugklassen den für sie idealen Firmenwagen anbieten.

**Flottenmanagement:** Folgendes Szenario: Ein Fahrer kann bei seinem Flottenfahrzeug zwischen einem deutschen Premium-Hersteller, einem Infiniti und einem anderen Premium-Importeur wählen. Warum sollte er sich für einen Newcomer wie Infiniti entscheiden? Worin unterscheiden Sie sich von Mitbewerbern? Was sind die Alleinstellungsmerkmale eines Infiniti?

**Michael Briante:** Neben dem außergewöhnlichen Design unserer Modelle steht Infiniti auch für Premium bei der Ausstattung. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass zum Beispiel beim Q50 die zwei Bildschirme im Fahrzeug herauszuheben sind. Gerade für Flotten, die stark im Außendienstbereich tätig sind, bieten sie viele Vorteile. So hat man sowohl eine Touchscreen-Bedieneinheit als auch eine reine Navigationskarte, die unberührt von sämtlichen anderen Einstellungen immer sichtbar bleibt. Ein immenser Vorteil. Wir beobachten, dass die Bedienung und die Bedienoberflächen für die Kunden immer wichtiger werden. Des Weiteren erhöhen Sicherheits-Features wie die Technologie „Safety Shield“, die aus Spurhalte-Assistent, Totwinkel-Assistent, „Front Collision Warning“ und Bewegungserkennung besteht, oder der erweiterte Fußgängerschutz den Komfort sowie die Sicherheit unserer Fahrzeuge.

Ein anderer wichtiger Aspekt ist das Thema „Downsizing“ in einem etwas anderen Sinne. Denn gerade hier punktet Infiniti ganz besonders, beispielsweise mit dem Q50. Der vermeintliche Nachteil der relativen Unbekanntheit der Marke ist hier unsere große Stärke. Eine anerkannte Premiumalternative wie Infiniti kann den Wechsel in eine niedrigere Fahrzeugklasse ideal kompensieren. So fällt der Wechsel zu einer Marke wie Infiniti noch leichter.

Michael Briante: „Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dem jeweiligen Fuhrparkleiter die für ihn idealen Gesamtpakete anzubieten“

Hinzu kommen unsere faire Preispolitik und die hervorragenden Verbrauchswerte der Fahrzeuge. Gerade in Deutschland sind die Total Cost of Ownership (TCO) oft ein entscheidender Aspekt bei der Anschaffung eines Fahrzeugs. Wer immer noch der Auffassung ist, ein Infiniti-Modell sei kaum bezahlbar, dem empfehle ich, sich beispielsweise die Leasingraten unserer Fahrzeuge anzuschauen oder einfach einen persönlichen Beratungstermin mit uns auszumachen.

Ein weiterer Punkt ist, dass Kombis im Flottenbereich an Beliebtheit verloren haben, da man mit ihnen oftmals das klassische Vertreter- beziehungsweise Flottenfahrzeug verbindet. Man fährt wieder Limousine und die Flottenkunden haben auch generell Lust auf etwas anderes und wollen nicht das Standardauto fahren – auch das kommt uns zugute.

**Flottenmanagement:** Welche Finanzierungs- und Ausstattungspakete bieten Sie derzeit für die flottenrelevanten Infiniti-Modelle an? Gibt es spezielle Leasingangebote und Businesspakete?

**Michael Briante:** Speziell für unsere Flottenkunden bieten wir den Q50 und den Q70 mit sogenannten „Executive-Paketen“ an. Auch eine eigene Infiniti-Versicherung haben wir im Angebot. Unsere Leasingangebote sind für Flottenkunden generell attraktiv eingepreist und brauchen keinerlei Vergleiche mit der Konkurrenz zu scheuen.

*Entspannte Runde: Michael Briante (Mitte) im Gespräch mit Bernd Franke (li.) und Simon Pfost (re., beide Flottenmanagement)*

Darüber hinaus gibt es, wie vorhin bereits angeschnitten, unsere Appetizer-Angebote. So hatten wir beispielsweise gerade ein Angebot über eine nur zwölf Monate dauernde Leasingzeit mit einer entsprechend angepassten Rate in unserem Portfolio. Denn der Kunde will in der heutigen Zeit flexibler sein. Durch unsere Angebote wollen wir ihm das ermöglichen.

Im Bereich der Ausstattungs- beziehungsweise Businesspakete wollen wir dem Kunden ebenfalls Flexibilität vermitteln. Unser Standard in der Ausstattung ist bereits sehr hoch, auf weitere Kundenwünsche gehen wir individuell ein.

**Flottenmanagement:** Stichwort „Green Fleet": Das Thema Umweltschutz nimmt in den Fuhrparks eine zunehmend größere Rolle ein. Welche Modelle und Technologien unterstützen Gewerbekunden dabei, Verbräuche und $CO_2$-Emissionen zu reduzieren?

**Michael Briante:** Die $CO_2$-Emissionen werden insgesamt mit jeder neuen Generation von Motoren deutlich reduziert. Einen wichtigen Baustein unserer grünen Flotte bildet die Hybridtechnik, die wir beim Q50 und jetzt auch beim Q70 in gleicher Art und Weise einsetzen. Wir konzentrieren uns jedoch nicht auf eine Technik, wie es andere Marken machen, sondern stellen uns auf mehrere Beine. Wir haben eine Diesel-Linie, Downsizing-Benziner, Hybridmotoren. Alle diese Technologien beziehen wir dabei aus dem Konzern (Anmerkung der Redaktion: Infiniti gehört zum Renault-Nissan Konzern und unterhält eine Technologiepartnerschaft mit Daimler), sprich wir bedienen uns modernster Technik und können damit alle gängigen Vorschriften und entsprechenden $CO_2$-Werte einhalten. So hat zum Beispiel ein Q50 2.2d mit 170 PS einen $CO_2$-Ausstoß von nur 114 g/km.

**Flottenmanagement:** Für Flottenkunden spielt neben den Modellen auch der Service eine entscheidende Rolle. Welche Dienstleistungen bieten Sie hier für den Fuhrparkleiter, wie sind Sie in Ihren Niederlassungen und an den Vertriebsstandorten für Flotten aufgestellt? Wo liegen hier die Vorzüge von Infiniti?

**Michael Briante:** Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dem jeweiligen Fuhrparkleiter die für ihn idealen Gesamtpakete anzubieten. Das heißt, wir haben neben einer europaweiten Garantie, welche die uneingeschränkte Mobilität sicherstellt, die Möglichkeit, bei uns in den Flottenbereichen einen Hol- und Bringservice anzubieten. Der Flottenkunde ist dadurch abgesichert, dass er jederzeit im Bedarfsfall ein Ersatzfahrzeug bekommt und somit seine Mobilität gewährleistet bleibt. Wir sind hier absolut flexibel und können auf die Wünsche der einzelnen Flotten individuell und auch vor Ort reagieren. Ebenfalls bieten wir den an unseren Fahrzeugen interessierten Flottenmanagern an, dass sie unsere Modelle und Angebote vor Ort präsentiert bekommen. Dieser Service wird sehr gerne angenommen. Zudem machen wir uns damit zum einen einen guten, sehr serviceorientierten Namen und zum anderen stehen wir so von Anfang an im so wichtigen direkten Kundenkontakt.

**Flottenmanagement:** Welche Ziele haben Sie sich mittel- und langfristig gesetzt, was wollen Sie mit und für Infiniti noch erreichen?

**Michael Briante:** Kurz- und mittelfristig ist das klare Ziel, den gerade aktualisierten Q70 mit seinem neu lancierten Dieselmotor gut zu positionieren und ihn auf das Volumenniveau des Q50 zu heben. Zudem gilt es, die in der Pipeline befindlichen neuen Modelle erfolgreich am Markt zu platzieren. Großes Augenmerk legen wir auch auf den weiteren Ausbau des Händlernetzes und unsere Servicedienstleistungen. Außerdem gilt es, die guten Trends in Sachen Markenbekanntheit und Verkaufszahlen zu bestätigen. Alle diese Punkte zusammen sind für mich die wichtigen Bausteine für eine langfristig erfolgreiche Zukunft von Infiniti in Deutschland.

## INFINITI FLOTTENGESCHÄFT 2014/2015

| | |
|---|---|
| Verkaufte Einheiten der letzten 12 Monate | 1.015 Einheiten insgesamt, davon 75 % gewerblich |
| Prozentuale Veränderung zum Vorjahr | ca. +45 % (analog Gesamtentwicklung) |
| Verteilung des Flottengeschäfts in % | 66 % Limousine, 33 % SUV |
| Topseller im Flottengeschäft | 1. Q50 (536 Einheiten)<br>2. QX70 (274 Einheiten) |
| Flottenrelevante Produktneuheiten in den nächsten 12 Monaten | Q30/QX30 |
| Anteil Leasing/Kauf in % | 90 % Leasing/Finanzierung |
| Garantiebedingungen | 3 Jahre/100.000 km,<br>12 Jahre gegen Durchrostung, 3 Jahre Lackgarantie |
| Inspektionsintervalle | Benziner und Hybrid: 15.000 km; QX70 3,0d: 20.000 km<br>Q50 2.2dl: 25.000 km |
| Kooperationspartner/ Banken | verschiedene Kooperationspartner |
| Kontakt Key-Account-Geschäft | fleetsales@infiniti.eu |
| Internetseite für Flottenkunden | www.infiniti.eu/de |

# HAT IHRE FLOTTE SCHON ROT GESEHEN?

## NOVOFLEET – BEI FÜHRENDEN LEASINGUNTERNEHMEN IM PORTFOLIO.

Im Niedrigpreisnetz von NOVOFLEET erwarten Sie beim Tanken deutliche Einsparungen im Vergleich mit den großen Mineralölkonzernen. Rund 3.400 Akzeptanzstellen in Deutschland sorgen dabei für eine lückenlose bundesweite Versorgung. Die meisten Leasingunternehmen bieten diesen signifikanten Mehrwert der NOVOFLEET Card ihren Kunden an. Fragen Sie Ihren Leasinganbieter oder informieren Sie sich unter **www.novofleet.com** bzw. der kostenfreien Serviceline **00800 700 30 200.**

**Besuchen Sie uns: bfp Fuhrpark-FORUM, 17. + 18. Juni 2015, Halle 3, Stand 20.**

novofleet®

Die clevere Flottenkarte.

# **Effiziente Lösung** für die Flotte

Exklusivinterview mit Dr. Johannes Clauss (Geschäftsführender Gesellschafter EXCON) und Hans Glaentzer (Leitung Bereich Flottenmanagement und Fleet Services bei EXCON)

*In angenehmer Runde erläutern Dr. Johannes Clauss (2. v. li.) und Hans Glaentzer (2. v. re.) Bernd Franke und Sebastian Heuft die Vorteile von Fleet Suite*

**Flottenmanagement:** Herr Dr. Clauss, EXCON Services ist seit 28 Jahren am Markt, seit 2002 sind Sie auch verstärkt in der Automobilbranche tätig. Welche Entwicklung hat gerade das Flottengeschäft in den letzten Jahren genommen? Welche Rolle übernehmen Softwarelösungen im automobilen Bereich?

**Dr. Johannes Clauss:** EXCON ist seit 1987 in der Finanzbranche tätig, im Jahre 2002 sind wir in den automobilen Bereich eingestiegen und 2010 haben wir unser Tätigkeitsfeld auf die Versicherungsbranche ausgedehnt. Es folgte nun, 2015, die konsequente Symbiose dieser drei Branchen – der Einstieg in das Flottengeschäft. Zahlreiche unserer Mandanten bieten Flottenleasing oder Fuhrparkmanagement an und haben uns immer wieder angesprochen und um Unterstützung gebeten. Diesem Ruf sind wir mit dem Anspruch gefolgt, der qualitativ führende Dienstleister für Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Komplexitätsreduzierung zu sein. Dabei sind wir mehr als ein Prozessdienstleister, wir sind intermediär und versuchen Dienstleistungen mithilfe von Fleet Suite zu bündeln.

Fleet Suite ist ein Produkt, das den aktuellen Entwicklungen im Flottenmanagement gerecht werden soll. Die Anzahl der Fahrzeuge in Flotten steigt, ob es klassische Servicefahrzeuge sind oder aber Dienstwagen zur Mitarbeitermotivation. Die gewerblichen Fuhrparks gewinnen somit immer mehr an Bedeutung, auch in den Planungen der Unternehmen. Dieser Bedeutungszuwachs erfordert ein professionelles Fuhrparkmanagement, das wiederum nur mit einem erheblichen personellen Mehraufwand oder eben einer Software erreicht werden kann.

Heute stellt die Auswahl einer passenden Software für die Vielzahl der Fuhrparks eine Herausforderung dar. Denn ein Großteil der Dienstleister ist an Hersteller, Banken oder Leasinggesellschaften gebunden. Darüber hinaus beschäftigen sich viele Dienstleister nur mit Teilprozessen oder übernehmen ausschließlich das gesamte Management des Fuhrparks. Sie verändern so die Prozesse nicht immer im Sinne des Kunden. Da ist Fleet Suite anders …

**Flottenmanagement:** … Herr Glaentzer, was ist denn anders an Fleet Suite und welche Ziele haben Sie sich damit gesetzt?

**Hans Glaentzer:** Mit EXCON Fleet Suite bieten wir eine webbasierte Softwarelösung an, mit der der Fuhrparkleiter die Elemente des Fuhrparkmanagements umfassend abbilden und steuern kann. Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, Möglichkeiten zu bieten, die heute vielen Flottenbetreibern noch nicht zur Verfügung stehen. Hierzu bieten wir beispielsweise die Möglichkeit, unser Satellite Guard mit unserem Fleet Suite zu verbinden. Durch diese Verbindung ist gewährleistet, dass zu jedem Fahrzeug der aktuelle Kilometerstand und Standort, unter Einhaltung der Datenschutzrichtlinien, verfügbar ist. Dies ist der erste Schritt zu einem vorhersagenden Flottenmanagementtool, das schon, bevor Fall X eintritt, entsprechende Maßnahmen einleiten kann, wie zum Beispiel das Bestellen diverser Ersatzteile, Reifen et cetera.

Wir unterscheiden zwischen zwei Bereichen, den Eigenverwaltern und den Flottenbetreibern. Den Eigenverwaltern bietet EXCON eine Full-Service-Software inklusive einer integrierten Volldienstleistung an – von der Beschaffung bis hin zur Vermarktung kommt alles transparent aus einer Hand. Den Flottenbetreibern bieten wir Unterstützung mit der Fleet Suite PRO. Hierbei ist der Flottenbetreiber in der Lage, auch seine Dienstleistungen einzubinden, aber auch auf bestehende Dienstleistungen zurückzugreifen.

**Flottenmanagement:** Welchen Vorteil und Mehrwerte bietet die neue Plattform für Fuhrparkleiter und Unternehmen?

**Dr. Johannes Clauss:** Wir bieten eben nicht nur eine Plattform im herkömmlichen Sinne an, sondern eine Gesamtlösung im Hinblick auf alle flottenrelevanten Prozesse. Durch unsere Unabhängigkeit sind wir in der Lage, flexibel auf die Anforderungen der Flotten zu reagieren. Mit Fleet Suite haben wir daher eine Lösung geschaffen, die den Fuhrparkleiter entlastet, egal, ob es die vorhandene Anbindung und Verknüpfung der Dienstleister ist oder aber die Möglichkeit, alle Dokumente in einer elektronischen Fahrzeugmappe zu erfassen. Durch den Import von Rechnungen sind insoweit auch Eingabefehler ausgeschlossen und dies spart Zeit. So kann beispielsweise die unternehmenseigene Car-Policy nach Fahrerklassen hinterlegt werden. Jeder Fahrer ist so in der Lage, über den Konfigurator ein Fahrzeug zusammenzustellen. Es können auch Themen wie die Führerscheinkontrolle oder die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Fahrerunterweisungen abgebildet werden. Ein weiterer Trumpf ist unsere Herkunft aus dem Banken- und Finanzsektor. Daher sind wir es gewohnt, auf höchstem Niveau qualitativ hochwertige Produkte zu entwickeln. Gerade beim Thema Datenschutz können wir so allerhöchste Standards garantieren.

**Hans Glaentzer:** Fleet Suite ist eine echte Webplattform. Es muss nirgends installiert werden und kann vom PC bis hin zum Smartphone auf jedem internetfähigen Endgerät aufgerufen werden. Die Anzahl der Nutzer ist überdies unbegrenzt. Wir sprechen damit alle Fuhrparktypen unabhängig von der Fahrzeuganzahl an, egal, ob Leasingflotte oder Kauffuhrpark. Die ständige Weiterentwicklung und Aktualisierung verursacht keine Kosten, denn wir möchten, dass jeder Fuhrpark von Neuerungen profitiert. Die Verbindung mit unserem europaweit aufgestellten Netzwerk ist ein weiterer klarer Vorteil. Das System bildet fast Gesamt-Europa ab, und das in der jeweiligen Landessprache. Hier fließen unsere Erfahrungen aus mittlerweile 39 Ländern ein, in denen wir geschäftlich vertreten

Hans Glaentzer: „Mit EXCON Fleet Suite bieten wir eine webbasierte Softwarelösung an, mit der der Fuhrparkleiter die Elemente des Fuhr- parkmanagements umfassend abbilden und steuern kann.“

sind. Gerade für dezentrale und internationale Flotten ein immenser Vorteil. Wir sind mit unserer Außendienstmannschaft sozusagen immer vor Ort, egal, wo die Flotte gerade ansässig ist.

Durch die prozesssichere Einbindung aller relevanten Fuhrparkdienstleistungen reduziert Fleet Suite auch den Kommunikationsaufwand und erhöht dabei gleichzeitig die Transparenz. Die Terminüberwachung und automatische Benachrichtigung an die Fahrer entlastet den Fuhrparkmanager nachhaltig, der häufig mehr Zeit am Telefon verbringen muss, als ihm lieb sein kann. Dennoch wird der Fuhrparkleiter nicht durch eine Software ersetzt. Im Gegenteil: Der Fuhrparkleiter kann sich durch die Zeitersparnis wieder seinen Kernaufgaben, nämlich dem Lenken und Steuern der Flotte, widmen.

**Flottenmanagement:** Herr Glaentzer, welche Einsparpotenziale ergeben sich für Unternehmen?

**Hans Glaentzer:** Hier werden dem Fuhrparkmanager eine ganze Reihe von Einsparpotenzialen eröffnet: begonnen bei der Möglichkeit, Fahrzeuge online zu konfigurieren oder automatisierte Ausschreibungen zu generieren und dadurch einen ständigen Überblick über die aktuelle Marktsituation zu haben, bis hin zum Reporting. Bereits bei der Wahl der Dienstleister kann gespart werden. Heute agieren die meisten Flotten bei der Auswahl der Dienstleister regional. Durch die Bündelung des Einkaufs auf bundesweite Dienstleister können sich Konditionsvorteile ergeben. Auch bei dem Thema Schaden ergeben sich Vorteile: Hier sind viele Fuhrparks nicht immer effizient aufgestellt. Wir bieten die Möglichkeit zur Kostenoptimierung und halten den Dienstwagenfahrer mobil.

**Flottenmanagement:** Was bringt das bereits angesprochene Riskmanagement-Tool Satellite Guard für die Flotte?

**Dr. Johannes Clauss:** Mit Satellite Guard bieten wir die Möglichkeit, Risiken für den Fuhrpark zu minimieren. Dies geht vom Monitoring der wertvollen Assets bis hin zur komplett digitalen Steuerung des gesamten Fuhrparks durch smarte Informationspakete. Dies ist dabei unabhängig vom Standort. Der Fuhrparkleiter kann beispielsweise hier von Frankfurt aus seine Flottenfahrzeuge in Frankreich steuern und im Schadenfall sofort Maßnahmen ergreifen. Ebenso wird es zukünftig möglich sein, kundenindividuelle Lösungen wie Driver ID, Fahrtenbuch, Ruhezeiten und vieles mehr über die geschaffene Smart-Service-Bus-Architektur zu integrieren. Hierfür werden wir ein Portfolio von Einbau- und Einsteckgeräten für unterschiedliche Einsatzzwecke anbieten. Die Gestaltung, was wann wie passiert, ist dabei vollständig kundenindividuell.

Dr. Johannes Clauss: „Mit Satellite Guard bieten wir die Möglichkeit, Risiken für den Fuhrpark zu minimieren.“

**Flottenmanagement:** Welche Neuentwicklungen wird es in Zukunft von EXCON noch geben?

**Dr. Johannes Clauss:** Ziel kann es nur sein, das bereits angesprochene vorausschauende Flottentool zu entwickeln. In unserem EXCON LAB – so bezeichnen wir unsere interdisziplinäre Forschungs- und Entwicklungsabteilung – arbeiten wir ständig an Weiterentwicklungen, neuen Services und neuen Produkten. Da ist auch schon das ein oder andere für die Flotte dabei. Doch solange die anstehenden Projekte noch nicht völlig ausgereift sind, können wir hierüber noch keine konkreten Aussagen treffen.

1 Karte für ganz Deutschland.
Mit der TOTAL Card an 4.400 Stationen tanken.
• Hervorragender TOTAL Card-Service auch an allen Shell-, Avia- und Westfalen-Stationen
• Führerscheinkontrolle
• Online-Kartenverwaltung und volle Kostenkontrolle
• Kompetente Beratung durch TOTAL Mitarbeiter unter Tel. 030 - 202 787 22
TOTAL Card
Deutschland
FUHRPARKMANAGEMENT GMBH
BERLIN
www.totalcards.de
Auftanken und wohlfühlen
TOTAL

# Der Schlüssel zum Erfolg

Nach mittlerweile einem halben Jahrzehnt und 16 Auflagen des A.T.U-Fuhrparktreffs kann man schon von einer festen Größe im Eventkalender der Flottenbranche sprechen. Dennoch muss sich auch eine etablierte Veranstaltung bei der Vielzahl an anderen Fuhrparkevents immer wieder aufs Neue beweisen. Dass dies dem Veranstalter Guido Grewe (Großkundenbetreuung A.T.U) gelingt, zeigen nicht zuletzt die steigenden Besucherzahlen. Flottenmanagement war beim ersten A.T.U-Fuhrparktreff in diesem Jahr vor Ort und hat Guido Grewe nach seinem Erfolgsrezept gefragt.

*Guido Grewe eröffnet den gut besuchten 16. A.T.U-Fuhrparktreff*

**Flottenmanagement:** Herr Grewe, was macht den A.T.U-Fuhrparktreff besonders? Worin liegt das Erfolgsgeheimnis?

**Guido Grewe:** Es ist nach wie vor die Kombination aus Location, Vorträgen und der Möglichkeit, sein Netzwerk zu erweitern, die den Fuhrparktreff interessant macht. Hinzu kommt ein hohes Maß an Flexibilität in der Gestaltung des Events. Dabei ist es ganz wichtig, dass die Abläufe immer wieder mal hinterfragt werden. Es macht einen Unterschied, ob ich eine UVV-Prüfung, wie sie hier heute präsentiert wird (siehe Bild), mit 10, 20 oder sogar 30 Leuten in einem Raum durchführe. Je mehr Teilnehmer die

*Anhand eines neuen Ford Mondeo Turnier wurden die zentralen Punkte einer UVV-Prüfung durchgegangen*

Veranstaltung bekommt, desto wichtiger ist ein klares Konzept, das den Erwartungen der Gäste gerecht wird. Daher haben wir vor einigen Jahren beschlossen, die Teilnehmer der Veranstaltung in drei verschiedene Gruppen aufzuteilen, damit diese überschaubar bleiben. Mittlerweile sind wir bei durchschnittlich 80 Teilnehmern und die Gruppen sind wieder entsprechend groß. Daher haben wir in diesem Jahr die Idee des sogenannten Netzwerkmarkts realisiert.

**Flottenmanagement:** Was genau ist mit diesem Netzwerkmarkt gemeint? Wie wird dieser neue Programmpunkt bislang angenommen?

**Guido Grewe:** Der Netzwerkmarkt stellt den Erfahrungsaustausch der Fuhrparkleiter untereinander in den Vordergrund. Dieser Schritt war vor allem aus zwei Gründen wichtig. Zum einen hatte ich im letzten Jahr eine Onlineumfrage für alle Teilnehmer erstellt, bei welcher ich wissen wollte, was sie an der Veranstaltung besonders wichtig finden: Hier waren die Punkte Netzwerk und Erfahrungsaustausch ganz vorne mit dabei. Zum anderen wurden die Gruppen, wie bereits erwähnt, zu groß, sodass ein intensives Gespräch nur schwer zustande kommen konnte. Daher wollte ich den Teilnehmern verstärkt die Möglichkeit bieten, sich auf einem Netzwerkmarkt auszutauschen. Dazu gibt es ein Catering und es sind verschiedene Infopoints fuhrparkrelevanter Firmen aufgestellt, an denen sich die Fuhrparkentscheider informieren und austauschen können. Darüber hinaus dient der Netzwerkmarkt auch als zentrale Anlaufstelle nach dem Besuch der Vorträge oder dem heute hier angebotenen Fahrsicherheitstraining. Aktuell sind es vier Infopoints, eventuell werde ich die Anzahl bis zum nächsten Fuhrparktreff am 29. Oktober 2015 in der Classic Remise in Düsseldorf noch steigern, um möglichst allen Teilnehmern eine interessante Anlaufstelle zu bieten.

**Flottenmanagement:** Welche Ziele streben Sie mit dem A.T.U-Fuhrparktreff in Zukunft an? Welche weiteren Veränderungen planen Sie?

**Guido Grewe:** Die Veranstaltung soll dosiert wachsen und weiterhin gut im Markt etabliert sein. Das heißt, es werden in kleinen Schritten immer wieder Veränderungen angestrebt. Die Teilnehmerzahlen sollten dabei idealerweise leicht steigend sein. Von den heute hier anwesenden Gästen nimmt zum Beispiel ein Drittel erstmalig an einem A.T.U-Fuhrparktreff teil. Es wäre schön, diese Tendenz beibehalten zu können.

*Auch der Erfahrungsaustausch kam beim Fuhrparktreff nicht zu kurz: Rainer Schwer (Dekra), Raimund Clusen (Wollnikom), Bernd Franke (Flottenmanagement) und Sven Wißmann (AUTOonline) im Gespräch*

# Effizienz steigern
# Kosten senken
# Mitarbeiter motivieren

70%
EINSPARPOTENZIAL

*Unsere Kunden steigern das Einsparpotenzial der Total Cost of Mobility um bis zu 70 %.*

**Was zählt, sind die Zahlen** – und das gilt heute mehr denn je auch für den Firmenfuhrpark und das gesamte Mobilitätsmanagement. Deshalb bietet Alphabet maßgeschneiderte Business Mobility Lösungen mit maximaler Effizienz. Zum Beispiel das Corporate CarSharing Modell AlphaCity, das bis zu 70 % der Kosten einspart – und die Mitarbeitermotivation deutlich steigert. Ein innovatives Mobilitätskonzept, mit dem Sie auf Erfolgskurs liegen.

Mehr Informationen unter **alphabet.de/alphacity**

Alphabet

# Mitarbeiter motivieren Verbräuche senken

Die Ausgaben für das Fuhrparkmanagement sind branchenübergreifend einer der größten und wichtigsten Kostenblöcke in Unternehmen. Daher ist es nicht weiter verwunderlich, dass Firmen schon seit Jahren großes Interesse daran haben, diesen Kostenblock zu reduzieren. Um Einsparpotenziale auch nachhaltig generieren zu können, muss die richtige Balance zwischen Motivation, Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit gefunden werden. Flottenmanagement zeigt, welche Möglichkeiten es gibt, um die Kosten bei gleichbleibender Fuhrparkauslastung zu senken.

Ein erster und wichtiger Schritt zur Kostenreduktion ist die Überprüfung der Auslastung: Hier bergen gerade Poolfahrzeuge ein hohes Einsparpotenzial, da sie keinem Mitarbeiter fest zugeordnet sind und somit bei Bedarf von jedem Firmenmitglied genutzt werden können. Wer dabei immer 100-prozentige Verfügbarkeit gewährleistet, bei dem läuft oft etwas schief. Der Verdacht liegt nahe, dass sich in diesem Pool auch Fahrzeuge befinden, die zu wenig ausgelastet sind und damit unnötig hohe Kosten verursachen. Daher ist es oftmals besser, hohe Bedarfsspitzen mit Mietfahrzeugen oder öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken, als zu versuchen, jede Bedarfsspitze mit den eigenen Fahrzeugen zu kompensieren. In jedem Fall empfiehlt es sich, die Auslastung der Poolfahrzeuge öfter einmal zu überprüfen. Dies kann in der einfachsten Form bereits über die Fuhrparkmanagement-Software oder Telematik- beziehungsweise Fahrtenbuchsysteme erfolgen.

## Bonus-/Malussystem

Steht hingegen ein Fahrzeugwechsel eines dienstwagenberechtigten Mitarbeiters an, so gibt es auch hier eine Methode, den Dienstwagennutzer zur Verbrauchsoptimierung zu motivieren – das $CO_2$-Bonus-/Malussystem. So bieten bereits Leasingkonfiguratoren ein integriertes Bonussystem an, das die Wahl sparsamer Fahrzeuge belohnt: Sobald ein vorher definierter $CO_2$-Wert unterschritten wird, hat das Auswirkungen auf die zur Verfügung stehende Leasingrate. Sie steigt und der Dienstwagennutzer bekommt dafür automatisch ein Mehr an Ausstattung, also ein Plus. Dies funktioniert natürlich auch umgekehrt, falls der Mitarbeiter sich bewusst für ein stärker motorisiertes Fahrzeug interessiert, muss dieser sich mit weniger Ausstattung zufriedengeben.

Das Prinzip dahinter ist denkbar einfach: Der Fuhrparkleiter hinterlegt im System je nach Fahrergruppe die maximale Leasingrate oder die maximalen Betriebskosten. Im Anschluss kann er über die Funktionsauswahl einen Normwert für den $CO_2$-Ausstoß festlegen. Gleichzeitig kann er in dieser Funktion auch den Bonus für Unterschreitung beziehungsweise den Malus für Überschreitung des Normwerts bestimmen. Noch einen Schritt weiter gehen Systeme, die auch Zubehör wie Start-Stopp-Automatik, „grünen Reifen“ oder Tempomat belohnen, welche eine umweltbewusste Fahrweise unterstützen und damit auch zur Reduzierung des Flottenverbrauchs beitragen können.

Jedoch sollten selbst bei solchen eher überschaubaren technischen Eingriffen in die Flotte und in die Modellauswahl Personalabteilung, Betriebsrat und die Vertretung leitender Angestellter mit im Boot sitzen und die Maßnahmen unterstützen. Andernfalls läuft man Gefahr, dass bei den Mitarbeitern der Eindruck entsteht, Firmenleitung und Fuhrparkmanagement wollten ihnen etwas wegnehmen. Änderungen in der Car-Policy wie etwa das Downsizing der Modellpalette, Malusregelungen für hochmotorisierte Fahrzeuge und Anweisungen für Fahrten und Reisen sind leichter durchsetzbar, wenn Mitspracherechte bestehen.

## Vorausschauend

Einen ganz anderen Weg ohne hohe Investments für eine Neuausrichtung der Flotte oder den Abbau von Fahrzeugen könnte der Fuhrparkleiter mit sogenannten Ökofahrtrainings gehen. Schon vor vielen Jahren hat man im Nutzfahrzeugbereich festgestellt, dass sich über eine angepasste Fahrweise wesentlich schneller und vor allem kostengünstiger der Kraftstoffverbrauch senken

lässt, als dies über technische Maßnahmen der Fall wäre. Diese Erkenntnis lässt sich jedoch nicht so einfach vom Nutzfahrzeugbereich auf den Pkw-Sektor übertragen, da hier durch technische Lösungen wie beispielsweise die Umrüstung auf alternative Kraftstoffe mit einem überschaubaren Investment die Treibstoffkosten minimiert werden können.

Dennoch ist belegt, dass die möglichst nachhaltige Schulung einer ganz bestimmten Fahrweise, die auf ausgesuchten Strecken nachgewiesenermaßen nicht langsamer macht, aber deutlich weniger Treibstoff kostet, entscheidend dazu beiträgt, den Flottenverbrauch zu senken. Diese Schulungen beherzigen in Theorie und Praxis, von Detailvariationen im Stundenplan abgesehen, wesentlich die Vermittlung folgender Spartipps: zum einen das grundsätzlich niedertourige Fahren. Kein Gas geben beim Starten – im ersten Gang nur anfahren, dann sofort in den zweiten Gang schalten, bei etwa 2.000 Umdrehungen in den dritten Gang. Mit 40 Stundenkilometern im vierten Gang oder mit 50 Kilometern pro Stunde im fünften Gang zu fahren, ist nicht untertourig, sondern ökonomisch. Frühes Hochschalten spart Sprit, das gilt ganz besonders für die kleinen Gänge, in denen der Fahrer schnell in einen hohen Drehzahlbereich kommt. Moderne Fahrzeuge verfügen heute über Motoren, die den optimalen Drehzahlbereich selbst regulieren, daher ist hier anzuraten, möglichst schnell in hohe Gänge zu wechseln und diese lange zu fahren. Eine Orientierungshilfe für das ökonomische Fahren gibt die Schaltempfehlung, die heute nahezu in jedem Fahrzeug einen festen Bestandteil der Armaturentafel bilden.

Zum anderen sollte man, um möglichst effizient unterwegs zu sein, Höchstgeschwindigkeiten meiden. Denn eine gleichmäßige Fahrweise senkt auch auf der Autobahn den Verbrauch. Wer sich mit drei Vierteln der Höchstgeschwindigkeit begnügt, spart gegenüber Vollgasfahrten rund die Hälfte an Kraftstoff. Am günstigsten fährt man auf der Autobahn mit einem Reisetempo von 120 bis 130 Stundenkilometern.

Essenziell beim Ökofahrtraining ist natürlich das vorausschauende Fahren: Das bedeutet schon im Vorfeld eine gute Planung. Denn wer nicht unbedingt zu einer bestimmten Zeit ankommen muss, sollte stauträchtige Tagesabschnitte meiden. Ist das nicht möglich, ist es besser, auf einem kleinen Umweg ruhig dahinzurollen als im Stau unnötig Kraftstoff zu verbrennen. Damit eine solche Planung nicht viel Zeit in Anspruch nimmt, bieten nahezu alle Navigationssysteme sogenannte Ökorouten an, diese geben auf Grundlage von aktuellen Verkehrsinformationen und statistischen Daten einen guten Ausgangspunkt, um möglichst stressfrei, aber auch effizient ans Ziel zu gelangen. Aber auch die eigene Fahrweise lässt genügend Spielraum, Treibstoffkosten zu verringern. Denn gerade häufige Brems- und Beschleunigungsmanöver verbrennen oft umsonst viel Sprit. Das bedeutet vorausschauend fahren, die Bremslichter der Vorderfahrzeuge stets im Blick haben und einen Abstand wählen, der genügend Puffer für unnötige Bremsmanöver der vorausfahrenden Fahrzeuge bietet.

Nicht nur beim Gas geben lässt sich Kraftstoff sparen: So unterbrechen moderne Motoren im Schiebebetrieb die Treibstoffzufuhr. Daher sollte man nicht die Kupplung betätigen, wenn man den Wagen bergab rollen lässt. Steuert der Dienstwagennutzer jedoch auf ein Hindernis in der Ferne zu, kann er getrost den vorhandenen Schwung nutzen. Das heißt auskuppeln und den Leerlauf bis zum Stillstand nutzen. Bei einem längeren Halt vor einer Ampel oder einem Bahnübergang sollte stets der Motor abgestellt werden. Neuere Fahrzeuge haben eine sogenannte Start-Stopp-Automatik. So geht automatisch der Motor aus, wenn das Fahrzeug steht und man auskuppelt. Wer diese Automatik bereits besitzt, sollte diese auch konsequent nutzen.

## Fazit

Nicht immer sind hohe Investments für die Umrüstung des Fuhrparks auf Spritsparmodelle vonnöten. Schon der vergleichbar geringe Kostenaufwand von etwa 50 Euro pro Mitarbeiter für das Ökofahrtraining kann entscheidend dazu beitragen, den Flottenverbrauch zu senken. Allerdings müssen diese Bestrebungen auch nachhaltig durchgehalten werden. Hier können Spritsparwettbewerbe eine sinnvolle Ergänzung sein, den einen oder anderen Dienstwagennutzer durch den Vergleich mit seinen Kollegen zu animieren, noch mehr Sprit zu sparen. Jedoch sollte eine solche Maßnahme im Vorfeld mit allen Beteiligten besprochen werden.

Einfache Lösungen mit Ausrufezeichen.
FAHRERSICHERHEITSUNTERWEISUNG. JETZT GANZ EINFACH!
Unternehmen mit einem Fuhrpark sind angewiesen, ihre Fahrer jährlich über die mit der Dienstwagennutzung verbundenen Rechte und Pflichten zu unterweisen. Lösen Sie dieses Problem ganz einfach: Mit unserem web-basierten Schulungsportal „FSU Online“.
Möchten Sie mehr erfahren? www.car-mobility.com/fsuonline
Einfach online! Ortsunabhängige Fahrerunterweisung.
Einfach dann, wenn man Zeit hat! Flexibel integrierbar.
Einfach planbar! Automatischer Reminder an die Fahrer.
Einfach sicher! Stringente Dokumentation und DGUV-Zertifizierung.
Einfach günstiger! Weniger Organisation – weniger Kosten.
Einfach weniger Aufwand! Verwaltung der Fahrer und optimales Reporting.
carmobility GmbH, Schleibingerstraße 12–16, 81669 München –
ein Tochterunternehmen der Volkswagen Financial Services AG.
Beratung/Beschaffung | Übergabe | Flottenmanagement | Rückgabe
CarMobility!
Professional Fleet Management

# Grenzenlos?

Wer früher mit dem Pkw in ein anderes europäisches Land wollte, musste zwangsläufig durch eine Grenzstation. Das konnte gerade in Urlaubszeiten lange Schlangen vor den Schranken bedeuten. Diese erfahrbaren Grenzen wurden mit dem stetigen Ausbau des Schengener Abkommens seit 1985 aufgelöst. Dass man heute mit dem Auto in ein anderes europäisches Land fährt, merkt man oft nur noch an den ‚merkwürdig' aussehenden Verkehrsschildern. Dennoch hat sich von einem Autobahnkilometer auf den anderen der Rechtsraum geändert.

## Halterhaftung

Europa wächst immer weiter zusammen, zumindest wirtschaftlich. Große Konzerne haben ihre Standorte quer über die europäische Landkarte verteilt. Daher sind viele Fuhrparks oft auch international unterwegs. Offene Grenzen ermöglichen es, mit dem Dienstwagen gerade mal eben von München nach Mailand zu fahren. Problematisch wird es eigentlich nur dann, wenn etwas passiert, beispielsweise wenn der Dienstwagenfahrer zu schnell unterwegs gewesen ist. Dann sind die Grenzen plötzlich wieder erfahrbar, und zwar nicht nur für den Fahrer, auch das Unternehmen ist in vielen Fällen in der Verantwortung. Wird der Firmenwagen auf dem Weg nach Mailand irgendwo bei Innsbruck geblitzt und der Fahrer bleibt unerkannt, dann geht das Knöllchen direkt an den Fahrzeughalter. Denn in Österreich gibt es, wie in den Niederlanden oder in Großbritannien auch, eine sogenannte Halterhaftung. Das bedeutet, dass für Regelübertretungen grundsätzlich der Halter des Fahrzeugs haftet, wenn der Fahrer nicht ermittelt werden kann. Das ist in Deutschland anders. Hier gilt nach wie vor die Unschuldsvermutung: Ist der verantwortliche Fahrer nicht zu ermitteln, wird das Verfahren eingestellt.

Rechtskundige werden nun einwenden, dass es auch in Deutschland eine Halterhaftung gibt (§ 7 StVG). Das stimmt auch, allerdings bislang nicht im fließenden Verkehr. Nach aktueller Rechtslage existiert eine solche Halterhaftung nur im ruhenden Verkehr, also bei Park- und Halteverstößen. Dabei muss der Eigentümer nicht gleichzeitig auch der Halter des Fahrzeugs sein. Denn bei einem Leasingfahrzeug ist der Leasingnehmer der Halter, obwohl die Leasinggesellschaft der Besitzer des Pkw ist. Zwar ist es immer mal wieder im Gespräch, die Halterhaftung EU-weit anzupassen, doch bislang konnte noch keine Einigung erzielt werden. Daher sollte der Geschäftsreisende sich mit den jeweiligen Besonderheiten in den EU-Ländern auseinandersetzen. Dies gilt auch, wenn er gar nicht mit dem eigenen Dienstwagen unterwegs ist, sondern ein Fahrzeug gemietet hat. Wird der Mitarbeiter auf einer Geschäftsreise mit einem Mietwagen geblitzt, ist der Arbeitgeber zwar nicht der Halter, aber die Autovermieter geben das Bußgeld meist mit einer Bearbeitungsgebühr an das Unternehmen weiter.

## Wissensvorsprung

Bei Fahrten im Ausland greift demnach mal wieder das alte Sprichwort: Unwissenheit schützt vor Strafe nicht. Um Bußgelder zu verhindern, sollte sich der Dienstwagenfahrer zuvor mit den Regeln des Landes, in das er reist, vertraut machen, damit die Frage der Halterhaftung erst gar nicht gestellt werden muss. Am einfachsten und schnellsten geht das mit der App „Going abroad" der Europäischen Kommission. Diese kann kostenlos für iOS, Android und Windows Phone heruntergeladen werden. Sehr strukturiert kann der Nutzer alle verkehrswichtigen Informationen über das jeweilige Land nachschlagen. Von den Geschwindigkeitsregeln bis hin zu den Alkoholgrenzen sind alle Verkehrsregeln der EU-Staaten erläutert. In verschiedenen Minispielen lassen sich darüber hinaus noch interessante Fakten lernen. Wer weiß schon, dass es in Dänemark eine Mitführpflicht eines Feuerlöschers gibt und dass Liechtenstein keine eigenen Autobahnen hat? Oder dass man in Belgien am Steuer nicht rauchen darf?

Doch für die meisten Autofahrer werden die Tempolimits wohl am interessantesten sein. Hier ist man in Deutschland ja geradezu verwöhnt: 130 km/h werden auf Autobahnen generell empfohlen, sind aber kein Muss, solange es nicht durch ein Schild angezeigt wird. In anderen Ländern sieht es da anders aus. Um bei unserem erwähnten Beispiel der Geschäftsreise von München nach Mailand zu bleiben, dürfte der Fahrer nicht schneller als 130 km/h unterwegs sein, solange er in Österreich und Italien fährt. Wenn seine Route durch die Schweiz nach Mailand führt, sind es sogar noch 10 km/h weniger – hier sind nur maximal 120 Kilometer in der Stunde erlaubt. Am langsamsten muss man in Estland fahren, hier sind in den Wintermonaten nur 90 km/h erlaubt (Sommer: 110 km/h auf Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen). Das ist für den ein oder anderen deutschen Autofahrer schon eine große Umstellung, umso besser, wenn man da vorher im Smartphone nachschauen kann. Alles in allem ist die App eine sinnvolle Ergänzung der Reiseplanungen und kann helfen, empfindliche Bußgelder zu verhindern.

# Gutes Betriebsklima auf allen Plätzen.

**Der neue Touran. Mit optionaler 3-Zonen-Temperaturregelung und „Pure Air Climatronic“.**
Allem gewachsen.

Der neue Touran bietet Platz für alles, nur nicht für schlechte Luft. Der Luftgütesensor der optionalen „Pure Air Climatronic“ mit 3-Zonen-Temperaturregelung hält die Luftqualität im Innenraum auf einem konstant hohen Niveau. Die individuelle Wohlfühltemperatur lässt sich für Fahrer, Beifahrer und auch die Passagiere auf der Rückbank unabhängig voneinander einstellen. Gäbe es doch nur in jedem Meeting so gute Luft.

Das Auto.

Abb. zeigt optionale Sonderausstattung.

*S60 Cross Country*

*XC60*

**Interview mit Rüdiger Hüttemann (Leiter Vertrieb Großkunden) bei der Volvo Car Germany GmbH in Köln**

*Rüdiger Hüttemann neben dem mit Spannung erwarteten Volvo XC90*

# PREMIUM auf Schwedisch

**Flottenmanagement:** Herr Hüttemann, seit mehr als einer Dekade leiten Sie nun das Großkundengeschäft bei Volvo in Deutschland. Von welchen Veränderungen am Markt konnten Sie dabei besonders profitieren?

**Rüdiger Hüttemann:** In den vergangenen Jahren haben wir von der Steigerung der Importeursanteile bei den gewerblichen Zulassungen und in den Flotten im Speziellen profitiert. Zudem haben wir uns am Markt als interessante, in jeder Hinsicht hochwertige Alternative zu den deutschen Premiumherstellern etabliert. Ein weiterer Baustein war unsere frühe Ausrichtung auf zunehmende Leasinganteile, damit einhergehend die entsprechende Entwicklung sowie Unterstützung unserer Händler. Unerlässlich in einem so starken Wettbewerbsumfeld ist natürlich auch die stetige Innovationskraft bei der Fahrzeugentwicklung. Das heißt, konsequente Einführung hocheffizienter Motoren mit Drive-E-Technik, Ausbau unserer Kernkompetenz Sicherheit und ein wegweisendes neues Angebot hinsichtlich Bedienkonzept, Infotainment und Connectivity. Das zusammen sind wesentliche Faktoren für unseren nachhaltigen Erfolg und die hohen Segmentanteile, die wir mit zahlreichen Modellen erreicht haben – und weiter ausbauen wollen.

**Flottenmanagement:** Angefangen beim kompakten V40 über die Obere Mittelklasselimousine S80 bis hin zum neuen Full-Size-SUV XC90 bieten Sie ein umfangreiches Portfolio an flottenrelevanten Modellen an. Welche Modellreihe zeichnet sich dabei durch die höchste Nachfrage aus und wie spiegelt sich dies bei der Verteilung nach User Chooser- beziehungsweise Serviceflotten wider? Lassen sich dabei viel diskutierte Trends wie die Abwanderung vom Kombi zum SUV erkennen?

**Rüdiger Hüttemann:** Der Trend hin zum SUV bei Dienstwagenfahrern sowie die entsprechende Öffnung von Car-Policys spüren auch wir seit Jahren. Schon mit der ersten Generation des Volvo XC90 und später mit dem Volvo XC60 hatten wir für diese Entwicklung die richtigen Produkte. Die höchsten Verkaufsanteile verzeichnen wir in Folge mit den XC-Modellen, allen voran dem XC60, der in seinem Segment im vergangenen Jahr sogar der erfolgreichste Mittelklasse-SUV in Europa war. Auch für den neuen XC90 gibt es bereits vor der Markteinführung ein erfreulich hohes Interesse.

Nach wie vor sind aber auch die Kombis Volvo V60, insbesondere als „Linje Business“, sowie Volvo V70 stark nachgefragt. Der Volvo V40 hat sich als Einstieg in den Funktions- und Dienstwagenbereich etabliert sowie mit höherer Ausstattung oder in der Cross-Country-Variante als Motivationsfahrzeug. Allgemein überwiegt der User-Chooser-Anteil bei uns eindeutig, aber mit dem V40 sowie V60 punkten wir verstärkt auch in Serviceflotten und profitieren dabei von der effizienten sowie verbrauchsgünstigen Drive-E-Motorengeneration.

**Flottenmanagement:** Die Philosophie von Volvo ist es seit jeher, den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen und Vorreiter zu sein mit Innovationen für eine sicherere, sauberere und ange-

V70

V60 Plug-in-Hybrid

V40 Cross Country

nehmere Zukunft. Wie kommt diese Philosophie in den einzelnen Modellen zum Tragen und wie können gerade Vielfahrer von dieser Strategie profitieren?

**Rüdiger Hüttemann:** Der Mensch im Mittelpunkt sowie das Thema Sicherheit sind tief verwurzelt in der Volvo-DNA. Die Entlastung des Fahrers zur Gewährleistung seiner Konzentration auf das Wesentliche ist in allen Volvo-Modellen zu spüren. Dies beginnt bei bedienfreundlichen Infotainmentsystemen, geht über hervorragenden Sitzkomfort und allergiefreundliche Materialien bis hin zu unserer CleanZone-Technologie, die Luft vor Eintritt in den Innenraum von Schadstoffen reinigt. Die Entwicklungen konzentrieren sich immer weiter darauf, ein auf die Insassen ausgerichtetes, besonderes Fahrerlebnis zu vermitteln, gepaart mit Sicherheitssystemen, die den Fahrer in schwierigen Situationen unaufdringlich unterstützen und entlasten. Vielfahrer und Menschen, die beruflich von Termin zu Termin hetzen, schätzen es besonders, wenn sie entspannt reisen, unnötige Stresssituationen vermieden werden und der Volvo hilft, wenn es im wahrsten Sinne einmal ‚eng' wird.

**Flottenmanagement:** Mit der Premiere des bereits angesprochenen XC90 ging Volvo einen für die Marke doch sehr ungewohnten Weg und positionierte den in der Presse als „Thors Hammer" betitelten Großraum-SUV sehr offensiv am Markt. Welche Bedeutung hat der XC90 für Ihre Marke allgemein und welche Innovationen dieses Full-Size-SUV sollen dazu beitragen, ein neues Kapitel in der Firmengeschichte einzuläuten?

**Rüdiger Hüttemann:** Der neue Volvo XC90 ist der mit Spannung erwartete Nachfolger eines der erfolgreichsten Modelle in der Volvo-Geschichte. Gleichzeitig ist er das erste Modell auf unserer neuen skalierbaren Produktarchitektur SPA, auf der eine ganze Fahrzeuggeneration folgen wird: Dem SUV folgen die Limousine S90 und der Kombi V90 sowie weitere Varianten. Daher ist die Bedeutung der Markteinführung des XC90 für die Marke entsprechend hoch.

Das insgesamt große Interesse ist auch darauf zurückzuführen, dass der neue Volvo XC90 der erste Volvo ist, den wir wieder vollkommen eigenständig entwickelt haben. Damit verkörpert er innen wie außen unsere eigene Interpretation von schwedischem Design, höchstem handwerklichen Können und einem einzigartigen Fahrerlebnis. Diese Mischung aus klassischen Volvo-Merkmalen in Kombination mit modernsten Features kommt bei potenziellen Kunden sehr gut an. In Deutschland liegen uns bis heute schon 3.000 Bestellungen vor, ohne dass der XC90 überhaupt für Probefahrten zur Verfügung stand. Daher gehen wir davon aus, dass wir mit der Einführung im Handel Mitte Juni weitere und vor allem neue Kunden begeistern können.

**Flottenmanagement:** Der wie ein Tablet funktionierende Touchscreen im Zentrum der Mittelkonsole ist eine der offensichtlicheren Innovationen im Interieur des Volvo XC90. Welchen Mehrwert hat das innovative System, welches fast ohne Knöpfe auskommt, für den Dienstwagennutzer?

**Rüdiger Hüttemann:** Der Touchscreen im XC90 ist das beste Beispiel für schwedische Designphilosophie, bei der Form und Funktion eins werden. Er verleiht dem Interieur durch die Reduktion von Schaltern und Knöpfen auf ein Minimum eine schlichte Eleganz und ist dank innovativer Bedienführung zugleich praktisch und intuitiv. Das entlastet den Fahrer, was insbesondere Dienstwagen- und Vielfahrer schätzen werden. Gleichermaßen werden Konnektivität sowie Komfort in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen und hier haben wir mit unserem innovativen System einen Grundstein gelegt, um den Anforderungen auch in Zukunft gerecht zu werden.

**Flottenmanagement:** Wie wichtig eine gut funktionierende Service- und Infrastruktur für Fuhrparkleiter ist, ist hinreichend bekannt. Mit welchen Serviceleistungen kann Volvo besonders im Großkundengeschäft punkten? Welche speziell auf Flotten zugeschnittenen Finanzierungs- und Leasingangebote gibt es aktuell?

**Rüdiger Hüttemann:** Aufgrund unseres hohen Anteils an Gewerbe- und Fuhrparkkunden haben wir in den letzten Jahren unser Service- und Dienstleistungsangebot noch konsequenter auf diese Kundengruppe ausgerichtet: Das heißt, dass der Flottenkunde sowohl im Verkauf als auch im After Sales stets auf gut geschulte Volvo-Mitarbeiter trifft. Daneben unterstützen wir den Handel bei Anfragen aus dem Großkundenbereich mit fünf Distriktleitern. Zugleich sind wir aber auch durch die Unterstützung unserer Kollegen von Volvo Global Fleet Sales bei der Bearbeitung von Ausschreibungen internationaler Fuhrparks gut aufgestellt. Zusätzlich haben wir zum Jahreswechsel eine neue Flottenkondition eingeführt, die dem Handel ermöglichen soll, neben unseren individuellen Großkunden-Rahmenverträgen dem Fuhrparkinteressenten in Abhängigkeit von seiner Flottengröße in kürzester Zeit ein adäquates Angebot zu unterbreiten.

Die Volvo-Händler selbst bieten die volle Palette über Hol- und Bringservice, Reifenhotel, diverse Finanzdienstleistungen oder unser Flottenleasing mit und ohne unser modulares Full-Service-Angebot „Volvo Pro". Aber wir beobachten auch, dass sich die Anforderungen der Flottenkunden zunehmend verändern. Daher stellen wir seit Januar dieses Jahres mit unserem neuen Angebot „Schwedenflotte. Mobilität von Volvo", das gemeinsam mit unserem Kooperationspartner CCUnirent entwickelt wurde, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept bereit. Angefangen bei Carsharingmodellen über Kurzzeitmietbedarf bei Werkstattaufenthalten bis hin zur Langzeitmiete für den Gewerbekunden soll so dem Handel ermöglicht werden, flexibel und bedarfsgerecht auf die Mobilitätsanforderungen der Kunden einzugehen. Der Clou dabei ist, dass wir unseren Händlern damit einen sehr zukunftsorientierten Vermietansatz an die Hand geben, der auf Wunsch über die Keyless-Drive-Technologie zudem auch vollkommen elektronisch in die Wege geleitet werden kann. Last, but not least entwickeln wir gerade ein speziell auf mittlere und größere Fuhrparks ausgerichtetes Full-Service-Leasing, um ab Mitte des Jahres unser Leasingangebot für Flottenkunden nochmals zu erweitern.

Rüdiger Hüttemann: „Der neue XC90 verkörpert innen wie außen unsere eigene Interpretation von schwedischem Design, höchstem handwerklichen Können und einem einzigartigem Fahrerlebnis"

**Flottenmanagement:** Mit welchen Maßnahmen reagiert Volvo auf die anhaltenden Tendenzen des Motor-Downsizings und der Optimierung der Total Cost of Ownership (TCO)?

**Rüdiger Hüttemann:** Wie bereits erwähnt, setzen wir die Entwicklung und Einführung hocheffizienter Motoren konsequent um. Dank der Drive-E-Strategie gehören wir daher nachweislich zu den Herstellern mit den größten Erfolgen bei der Reduktion von Verbrauchswer-

*Im Gespräch mit Bernd Franke (re.) und Steven Bohg (beide Flottenmanagement, li.) lässt sich die Freude von Rüdiger Hüttemann (Leiter Vertrieb Großkunden) über den nachhaltigen Erfolg von Volvo kaum mehr verbergen*

ten und $CO_2$-Emissionen. Diese konsequente Entwicklung geht weiter – so wird derzeit ein hocheffizienter Volvo-3-Zylinder-Motor entwickelt. Mit dem bereits angelaufenen Modelljahr 16 erfüllen alle Motoren ausnahmslos die Euro-VI-Norm, gleichzeitig gibt es keinen Volvo-Motor mit kürzeren Serviceintervallen als 30.000 Kilometer. Weiterhin tun wir einiges für stabile Restwerte. All dies wird unsere TCO-Werte auch weiter positiv beeinflussen.

Ergänzt werden diese Entwicklungen durch Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-Technik: Der Volvo V60 D6 AWD war bei seiner Einführung 2012 der weltweit erste Diesel-Plug-in-Hybrid und ist derzeit das meistverkaufte Premiummodell dieser Bauart in Europa. Mit der Erweiterung um die neuen Benziner Volvo XC90 T8 und S60L T6 (nicht in Deutschland verfügbar, Anmerkung der Redaktion) bauen wir das sogenannte Twin-Engine-Angebot weiter aus – und damit ist keineswegs Schluss. Dieses Konzept ist auch ein logischer Schritt, um gerade die Bedürfnisse der oberen Führungsebene nach mehr Leistung bei gleichzeitig verschärften $CO_2$-Policys in Flotten erfüllen zu können.

**Flottenmanagement:** Bis 2020 soll niemand mehr in einem neuen Volvo ums Leben kommen oder schwer verletzt werden, so der Wortlaut der „Vision 2020". Mit welchen Innovationen möchten Sie dieses Ziel erreichen? Welchen Stellenwert nehmen dabei hochmoderne Fahrassistenzsysteme und Entwicklungen hin zum autonomen Fahren ein?

**Rüdiger Hüttemann:** Mit dem Thema Sicherheit stellen wir seit jeher eines der elementarsten Grundbedürfnisse des Menschen in den Vordergrund unserer Produktentwicklung. Dabei sind wir nicht mit dem bestmöglichen Ergebnis in einem definierten Crashtest zufrieden, sondern wir gehen mit unseren eigenen Anforderungen weit darüber hinaus. Wir sprechen hier von Real Life Safety. Neben dem Insassenschutz bei einem Unfall richtet sich unser Fokus seit vielen Jahren aber verstärkt auf die Vermeidung von Unfällen und hier beziehen wir nicht nur den Schutz der Insassen in einem Volvo mit ein, sondern auch das Umfeld und die anderen Verkehrsteilnehmer.

Mit dem Volvo XC60 und der serienmäßigen Einführung von City Safety wurde eine neue Ära eingeleitet. Heute sind Sicherheitssysteme, die das Fahrzeug in Notsituationen eigenständig verzögern oder sogar bis zum Stillstand abbremsen, wenn der Fahrer nicht rechtzeitig reagiert, in allen Volvo-Modellen serienmäßig oder als Option erhältlich. Unsere aktuellen Systeme erkennen – kurz zusammengefasst – in bestimmten Situationen andere Fahrzeuge, Fahrradfahrer und Fußgänger, vermeiden beispielsweise Auffahrunfälle oder Zusammenstöße im Kreuzungsbereich. Viele Lösungen davon waren beziehungsweise sind Weltpremieren. Eine weitere Innovation für die Zukunft, die bereits heute bei Volvo erprobt wird, ist der „cloud-basierte" Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen. Dadurch sollen sich Fahrzeuge gegenseitig vor Gefahrenstellen wie vereisten Fahrbahnen warnen. Unsere Vision von Fahrzeugen, die gar nicht erst in einen Unfall verwickelt werden, schließt auch autonomes Fahren ein. Erste Prototypen sind bereits auf den Straßen Göteborgs unterwegs, ab 2017 startet dort ein Großversuch mit 100 Fahrzeugen, die von Kunden im normalen Straßenverkehr bewegt werden.

**Flottenmanagement:** Wenn Sie einmal einen Ausblick in die Zukunft wagen, welche Pläne und Ziele haben Sie mittelfristig, wohin möchten Sie die Marke Volvo noch bringen, welche Projekte sollen hierbei helfen?

**Rüdiger Hüttemann:** Volvo ist ein Unternehmen im Wandel, globaler als jemals zuvor agierend und mit seinen Produkten auf Premiumniveau positioniert. Die neuen Modelle und die Serviceleistungen rund um Kauf und Nutzung sind unsere Basis für ein weltweites Wachstum. Der neue Volvo XC90 wird bereits Ende 2018 das älteste Modell in der Volvo-Modellpalette sein. Für uns gilt es, im hart umkämpften Flottenmarkt diese einzigartigen Produkte mit entsprechenden Services und weiter verbessertem Dienstleistungsangebot zu begleiten und uns zum Wohl des Kunden gemeinsam mit dem Handel weiterzuentwickeln. Mit unserem neuen Angebot „Schwedenflotte. Mobilität von Volvo" haben wir damit bereits begonnen. Gleichzeitig soll auch die in diesem Jahr geplante Verbesserung und Ausweitung unseres Full-Service-Leasingangebots für mittlere sowie größere Fuhrparks die weitere Professionalisierung unseres Flottenangebots vorantreiben.

| VOLVO FLOTTENGESCHÄFT 2014/2015 | |
|---|---|
| Verkaufte Einheiten der letzten 12 Monate | 9.204 Flottenzulassungen |
| Prozentuale Veränderung zum Vorjahr | + 9% |
| Verteilung des Flottengeschäfts in % | V40: 9%; S60/V60: 15%; XC60: 42%; V70/S80: 10%; XC70: 4%; neuer XC90: 20% |
| Topseller im Flottengeschäft | 1. XC60; 2. V60; 3. V70 |
| Flottenrelevante Produktneuheiten in den nächsten 12 Monaten | S90, V90, V90 Cross Country |
| Anteil Leasing/Kauf in % | 80%/20% |
| Garantiebedingungen | 24 Monate ohne km-Begrenzung |
| Inspektionsintervalle | bis 30.000/12 Monate |
| Kooperationspartner/ Banken | Volvo Car Financial Services Michaela Gust-Sánchez Tel.: 0221/9393-141 E-Mail: michaela.gust-sanchez@volvocars.com |
| Ansprechpartner Key-Account-Geschäft | Christian Donnerstag Tel.: 0221/9393-214 E-Mail: christian.donnerstag@volvocars.com |
| Internetseite für Flottenkunden | www.volvocars.com/de/beratung-und-kauf/ueberblick/geschaeftswagen/flottenkunden |

TOYOTA

NICHTS IST UNMÖGLICH

# DER NEUE AVENSIS.

## STIL. SICHERER. GESCHÄFTSPARTNER.

Ein Geschäftspartner, der sich sehen lassen kann. Sie sind stilsicher unterwegs und kommen dank des intelligenten Fahrsicherheitssystems Toyota Safety Sense auch noch sicherer an. Jetzt mit attraktivem Toyota Service Leasing Angebot: „3-Jahre-Wartung-und-Verschleiß-gratis“. toyota-businessplus.de/avensis

**Serienmäßig mit Toyota Safety Sense inkl. Pre-Collision System mit Notbremsfunktion**

**+3 3 JAHRE WARTUNG & VERSCHLEISS GRATIS***

**TOYOTA SERVICE LEASING**

Inklusive Wartung & Verschleiß mtl.

**235 €*** 

**ohne Sonderzahlung**

ToyotaBusiness Plus

**Avensis Touring Sports 1,6-l-D-4D Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 5,1/3,7/4,2 l/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert 109 g/km. Abb. zeigt Avensis Touring Sports Business Edition. Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2–4,2 l/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert 143–109 g/km.**

***Unser „3-Jahre-Wartung-und-Verschleiß-gratis“ Angebot[1] für den Avensis Touring Sports, 1,6-l-D-4D, mit 6-Gang-Schaltgetriebe.** Leasingsonderzahlung: 0,00 €, Vertragslaufzeit: 36 Monate, Gesamtlaufleistung: 45.000 km, 36 mtl. Raten à 235,00 €. [1]Ein Angebot der Toyota Leasing GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln. Entsprechende Bonität vorausgesetzt. Monatliche Leasingrate inklusive Technik-Service (Wartungen, Verschleißteile und -reparaturen). **Für diese Inklusivleistungen fallen jedoch keine zusätzlichen Kosten an.** Alle Angebotspreise verstehen sich **zzgl. MwSt. Dieses Angebot ist nur für Gewerbekunden gültig. Gilt bei Anfrage und Genehmigung bis zum 30.09.2015.** Auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung der Toyota Deutschland GmbH per März 2015, **zzgl. MwSt., zzgl. Überführung.**

# Netzwerk-Forum
# FUHRPARK-LOUNGE

Unter dem Motto „Perfekt verbunden“ fand auch in diesem Jahr wieder die Fuhrpark-Lounge in Mühlheim-Lämmerspiel bei Frankfurt am Main statt. Zur neunten Auflage hatten New Projects, die Eurogarant AG und Audatex AUTOonline geladen. Auf dem Programm des zweitägigen Events standen jede Menge interessante Vorträge und Vorführungen. Daneben gab es natürlich reichlich Gelegenheit zum Netzwerken. Flottenmanagement war exklusiv vor Ort.

„Was macht ein Fuhrparkleiter überhaupt?“ Mit dieser auf den ersten Blick eher simplen Frage verschaffte sich Andreas Nickel im ersten Vortrag des Tages die Aufmerksamkeit der Teilnehmer. Denn auf den zweiten und dritten Blick ist die Frage gar nicht so einfach zu beantworten: Nicht nur dass es keine einheitliche Definition des Berufsbilds gibt, die Aufgaben der einzelnen Fuhrparkleiter in den Unternehmen sind auch höchst unterschiedlich. Je nachdem muss der Flottenmanager rechtliche Kenntnisse, technisches Verständnis und psychologische Grundlagen mitbringen, um seinen Job auszufüllen. „Aufgrund des Tätigkeitsfelds ist es unabdingbar, den Job des Fuhrparkleiters als Ausbildungsberuf aufzufassen“, erläuterte Andreas Nickel, der als Geschäftsführer der fleet academy selbst Fortbildungsseminare zum Flottenmanager anbietet.

Weiter ging es mit einem Vortrag zum Thema Fair Return von Wolfgang Fritz (Dekra). Wichtig sei es hier, dass alle Mängel und Gebrauchsspuren von beiden Seiten lückenlos dokumentiert würden. Dazu erklärte Fritz die Unterschiede eines Rücknahmeprotokolls, eines Zustandsberichts und einer Fahrzeugbewertung. Um bei der Fahrzeugrückgabe möglichst wenige Beanstandungen vorzufinden, sollte das Fahrzeug während der Laufzeit gut gepflegt werden. Dazu gehört auch eine lackschonende Autowäsche. Eine solche konnten die Teilnehmer anschließend bei einer Livevorführung bestaunen. Per Losverfahren wurden drei Fahrzeuge von Fuhrparkleitern ausgewählt, die vor Ort von den Fachkräften der MyCleaner GmbH gereinigt werden sollten. Auch wenn dies zunächst nicht sonderlich spannend klingt, staunte so mancher Teilnehmer nicht schlecht: Denn der Reinigungsvorgang lief gänzlich ohne Wasser ab, sieht man von den 200 Millilitern wasserbasierter Flüssigkeit in der Sprühflasche ab. Die drei glücklichen Gewinner hatten bereits nach wenigen Minuten blitzsaubere Fahrzeuge auf ihren Parkplätzen stehen.

*Bei frühlingshaften Wetter ergab sich eine lockere Gesprächsatmosphäre. Bildmitte v.l.n.r.: Bernd Franke (Flottenmanagement), Marco Heistermann (Carglass) und Matthias Kall (Stadtmobil)*

*Die Teilnehmer staunten über eine schnelle, gründliche und vor allem umweltfreundliche Autowäsche (fast) ohne Wasser*

*Erfahrungsaustausch im besten Sinne: Bernd Franke im Gespräch mit dem 87-Jährigen Gründer von New Projects, Coenraad P. Molendijk*

Nachdem die wasserlose Autowäsche vollzogen war und die Teilnehmer einen kleinen Imbiss eingenommen hatten, hielt Götz Schartner von 8com, einem Dienstleister für IT-Sicherheit, den Abschlussvortrag an diesem ersten Eventtag. Das Thema lautete „Risikofaktor Firmenhandy". Erschreckend unwissend bewegen wir uns durch das digitale Zeitalter, so viel wissen wir zumindest. Doch wie wenig wir wirklich wissen, wurde jedem bewusst, nachdem der Referent ganz einfach die Smartphones verschiedener Teilnehmer „hacken" konnte, ohne dabei wirklich großen Aufwand betreiben zu müssen. Gerade Unternehmen sollten sich dieser Problematik bewusst sein. Das Thema sorgte auch nach dem Vortrag noch für große Diskussionen und Nachfragen.

Nach einem gemeinsamen Abendessen ging es noch in lockerer Runde in die Hotelbar, wo dann auch das ein oder andere Thema abseits des Fuhrparks diskutiert wurde. Getreu dem Veranstaltungsmotto wurden hier die Netzwerkverbindungen der Teilnehmer erweitert und vertieft.

Den Auftakt am zweiten Tag machte Torben Sperling von der VHV Allgemeinen Versicherung AG. Obwohl es für manche am Abend zuvor etwas später geworden war, ließ die rege Beteiligung auch am frühen Morgen nicht nach. Sein Vortrag mit dem Titel „Die Kfz-Flottenversicherung im Wandel und die Bedeutung des Risk-Managements in der zukünftigen Preispolitik der Versicherer" wurde vor allem bei dem letzten Vortrag der Veranstaltung ein ums andere Mal aufgegriffen. Wie bereits im Jahr zuvor war dieser für den Moderator der Veranstaltung, Joachim Otting, reserviert. Wurde bei dem ersten Vortrag von Torben Sperling die Schadenbetrachtung aus Sicht eines Versicherers geschildert, nahm Otting den Blickwinkel eines Rechtsanwalts ein. Klar, dass es bei dieser interessanten Gegenüberstellung einigen Meinungsaustausch gab.

*Selbst die Laptopkameras der Teilnehmer waren nicht sicher vor Netzexperte Götz Schartner (li.)*

*Andreas Nickel zum Thema Alltag, Pflichten und Verantwortlichkeiten eines Fuhrparkleiters (u.)*

Zwischen den Vorträgen von Torben Sperling und Joachim Otting erläuterte Dr. Matthias Schwarz in witziger und lockerer Vortragsart die Bedeutung von Körpersprache, Mimik, Gestik, Stimme, „Spiegelneuronen" und dem „Haloeffekt" in der zwischenmenschlichen Kommunikation. Dabei gab es einige Lacher, vor allem weil jeder instinktiv schon wusste, dass Kommunikation nicht alleine verbal vonstattengeht. Für den Fuhrparkleiter ist es wichtig, dass er sich bei seinen zahlreichen zwischenmenschlichen Kontakten seiner eigenen Körpersprache bewusst ist und auch sein Gegenüber besser zu „lesen" versteht.

Nach einem abschließenden gemeinsamen Imbiss war auch die neunte Fuhrpark-Lounge schon wieder vorbei. Die Veranstaltung konnte einhalten, was das Motto versprochen hatte, denn für den Fuhrparkleiter ist es wichtig, mit den Kollegen und den Dienstleistern im ständigen Erfahrungsaustausch zu stehen und darüber hinaus Informationen unterschiedlichster Art zu sammeln. Hierzu muss der Flottenverantwortliche „perfekt verbunden" sein.

IMPERIAL FLEET MANAGEMENT

MIT UNS FAHREN SIE BESSER!

Sie möchten einzelne Fahrzeuge oder einen ganzen Fuhrpark professionell verwalten lassen, mieten, leasen oder kaufen? Sie wünschen die volle Kostenkontrolle und das gesamte Leistungsportfolio aus einer Hand? Sie sind auf der Suche nach individuellem Service rund um Ihr Fahrzeug und nach einer maßgeschneiderten Fuhrparkberatung?
**Dann sind wir für Sie der richtige Partner!**

www.imperial-fleetmanagement.com | info@imperial-fleetmanagement.com

WE ARE IMPERIAL

Exklusiv-Interview mit Nicolas Perrin (Direktor Markenentwicklung DS in Deutschland) anlässlich 60 Jahre DS

*Nicolas Perrin (Mitte) gibt im Gespräch mit Steven Bohg (li.) und Bernd Franke (re., beide Flottenmanagement) einen Einblick in die DS Markenphilosophie*

# **Raffinesse** en détail

**Flottenmanagement:** Herr Perrin, seit Juni letzten Jahres präsentiert sich DS Automobiles als eigenständige Marke. Was machte eine Emanzipation von der Marke Citroën notwendig und mit welchen Zielen sind Sie diesen Schritt gegangen? Welche Verbindungen lassen sich zur Citroën DS der 1950er-Jahre ziehen?

**Nicolas Perrin:** Wenn wir einen Blick zurück in die Geschichte werfen, dann zeigt sich eine enge Verbundenheit der Ur-DS mit Citroën, aber im gleichen Moment auch die avantgardistische Rolle dieser Automobilikone. So ragte lediglich am Heck der DS 19, die Ende 1955 ihre Premiere in Paris feierte, das Citroën-Markensymbol – der Doppelwinkel. Damit war klar, dass „la déesse" (auf Deutsch: „die Göttin") etwas Besonderes ist. Auch heute wollen wir mit der noch jungen Marke DS Automobiles diesen exklusiven Charakter unterstreichen: Unsere Modelle verkörpern wie kaum ein anderes Fahrzeug diese Kombination aus Lifestyle, Liebe zum Detail, Technologie und Raffinesse, die schon die klassischen DS-Modelle ausgemacht haben. Diese vier Aspekte sind auch die Hauptargumente unserer Kunden, die sehr bewusst auch im Premiumbereich einen hohen Wert auf Individualität legen. Um diese Kundenklientel auch in Zukunft entsprechend bedienen zu können, das heißt im Detail durch eine entsprechende Präsentation der Modelle, aber auch in der Ansprache der Kunden durch die Verkäufer, war eine Eigenständigkeit der Marke DS Automobiles unerlässlich. Gleichzeitig bleiben beide Marken in den Bereichen des After Sales und des Services eng miteinander verbunden, wo wir entscheidend vom Know-how bei Citroën profitieren können.

Auf lange Sicht gesehen, und hier rede ich nicht von ein paar Monaten, möchten wir die Marke DS Automobiles im Premiumbereich etablieren. Wir befinden uns heute erst am Anfang unserer Geschichte, wo viele andere Hersteller auf jahrzehntelange Erfahrungen zurückblicken können, und sind uns daher auch bewusst, dass diese Entwicklung Zeit braucht.

**Flottenmanagement:** Mit der Signatur „Spirit of Avant-Garde" unterstreichen Sie die internationalen Ambitionen der noch jungen Premiummarke aus Paris. Welche Kundenklientel, auch bezogen auf den Flottenbereich, möchten Sie mit Ihren Modellen ansprechen und wie kommt diese Philosophie in den einzelnen Modellen zum Tragen? Welche Relevanz haben dabei die Themen Lifestyle und Individualität?

**Nicolas Perrin:** „Spirit of Avant-Garde" ist eine Lebenseinstellung, eine Einladung an alle, die diesen optimistischen Gedanken und den Geist der Avantgarde teilen. Damit visieren wir ganz bewusst das Segment der Motivationsfahrzeuge an, weil hier die Dienstwagennutzer zu finden sind, die etwas Außergewöhnliches suchen. Dabei sind natürlich die Themen Lifestyle und Individualität unerlässlich, um die hohen Ansprüche dieser Kundenklientel bedienen zu können.

Die DNA der klassischen DS, sprich ihre avantgardistische Rolle durch einzigartiges Design und innovative Technologie, ist heute noch in jedem DS-Modell zu finden. So erinnern die Lichtsignatur der Scheinwerfer und die Formgebung mit dem sanft fallenden Dach sowie dessen Überhang schon von außen an die Designikone von 1955, ohne dabei ins Retrodesign abzugleiten. Dieser Sinn fürs Detail bei DS wird auch durch die Verwendung authentischer Materialien wie zum Beispiel von Aluminium, Metall und Leder reflektiert – Materialien, die wie beim Uhrenarmband-Finish des Ledersitzes auf exklusive sowie einzigartige Art und Weise zum Einsatz kommen.

**Flottenmanagement:** Auf der Techno-Classica 2015 in Essen feierte der neue DS 5 seine Deutschlandpremiere und ist zugleich das erste DS-Modell, auf dem das DS-Symbol prangt. Mit welchen Highlights möchten Sie sich im hart umkämpften Premiumsegment differenzieren?

**Nicolas Perrin:** Der neue DS 5 verkörpert mit seinem avantgardistischen Design, dem dynamischen Fahrverhalten, der Raffinesse sowie der Verwendung von High-End-Technologien die Identität der Marke DS. Angefangen beim Kühlergrill, auf dem das DS-Logo prangt, über die innovative „DS LED Vision"-Technologie, welche die Kraft von mitlenkenden Xenon-Scheinwerfern mit LED-Modulen verbindet und um Richtungsanzeiger mit Lauflicht, LED-Nebelscheinwerfer und statisches Abbiegelicht ergänzt, und den Touchscreen der neuesten Generation bis hin zu leistungsstarken Motorisierungen verfügt der neue DS 5 über zahlreiche Neuheiten, die seine bereits bekannten Stärken wie die unverwechselbare Silhouette und das außergewöhnliche Außen- sowie Innendesign ergänzen.

**Flottenmanagement:** Zur Markteinführung des DS 5 wird auch eine speziell auf Firmenkunden zugeschnittene DS 5 Business Class erhältlich sein. Was beinhaltet dieses Angebot?

**Nicolas Perrin:** Rund 90 Prozent der Käufer eines DS 5 sind Firmenkunden. Dadurch ist die Relevanz dieser Kundenklientel natürlich für den Erfolg enorm. Aus diesem Grund werden wir zeitgleich zur Einführung des neuen DS 5 auch ein entsprechendes Business-Class-Modell

anbieten, welches speziell auf die Bedürfnisse von Firmenkunden zugeschnitten ist. Dies verfügt unter anderem serienmäßig über den 7-Zoll-Touchscreen, ein Navigationssystem, die DS Connect Box sowie das Lederpolster „Claudia Mistral“.

**Flottenmanagement:** Mit der Marke DS Automobiles positioniert sich neben Citroën und Peugeot eine dritte Marke im PSA-Konzern. Wie erfolgt die Integration der neuen Marke in das bestehende Händlernetz? Wird es hier eigene DS-Autohäuser geben?

**Nicolas Perrin:** Die Kraft und das Know-how des Citroën-Vertriebsnetzes sind und waren ein wichtiger Bestandteil für unsere Entwicklung. Daher werden wir auch in Zukunft eng im Bereich des After Sales und des Services zusammenarbeiten. Mit dem DS-Salon haben wir bereits Anfang 2013 in Aachen ein neues Präsentationskonzept für unsere Modelle erschlossen, welches bereits von einigen Citroën-Händlern in Deutschland adaptiert wurde. Hierbei werden auf mindestens 125 Quadratmetern die Modelle der DS-Linie präsentiert. Ein eigener Verkäuferarbeitsplatz, edles Mobiliar, hochwertige Fußböden und Wandverkleidungen sowie eine spezifische Signalisation weisen explizit auf die DS-Linie hin und sollen ein besonderes Kauferlebnis vermitteln. Daneben wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit in Hamburg den ersten DS-Store geben, der als eigenständiger DS-Showroom auftritt. Gleichzeitig wird es in Zukunft mehr und mehr spezielle Verkäufer für die Marke DS Automobiles geben, die wir in speziellen Verkäufertrainings kultivieren werden, um auf den Kunden bestmöglich eingehen zu können.

Für den Bereich der Flottenkunden haben wir gemeinsam mit Olivier Ferry und Harald Mondt entschieden, die Kompetenz bei den gewerblichen Verkäufern zu lassen und hierüber – analog zu anderen Mehrmarken-Konzernen – sowohl die DS als auch die Citroën-Produkte anzubieten. Denn gerade hier steht in erster Linie die Beratung im Bereich der Finanzierung sowie der Service im Vordergrund, erst danach folgt die Beratung zum Produkt.

**Flottenmanagement:** Lassen Sie uns abschließend einen Ausblick in die Zukunft der Marke DS Automobiles wagen: Wird es in Anlehnung an die glorreiche Geschichte der DS-Modelle der 1950er-Jahre wieder ein Obere-Mittelklasse-Modell für den europäischen Markt geben? Und welche Ziele haben Sie sich mittelfristig für die Marke DS Automobiles gesetzt?

**Nicolas Perrin:** Nicht nur mit dem Numéro 9, der mit seiner Länge von 4,93 Metern allein schon von den Außenmaßen an die Göttin von 1955 erinnert, sondern auch mit dem Divine DS, dessen messerscharfe Linienführung, das rautenförmige Glasdach und der dominante Flügelgrill für neue Impulse sorgten, haben wir gezeigt, wohin der Weg künftiger Modelle gehen kann. Doch wann und ob wir wieder mit einem Modell in der Oberen Mittelklasse vertreten sein werden, machen wir allein von den Marktgegebenheiten abhängig. Denn in erster Linie habe ich mir als Ziel gesetzt, die Marke DS Automobiles im Premiumsegment zu etablieren und dies auf lange Sicht. Und hier zählen insbesondere für den deutschen Gewerbekunden nicht Modelle der Oberen Mittelklasse, sondern gute Restwerte sowie die Total Cost of Ownership, wo wir uns mit unseren Modellen auf einem guten Weg befinden.

### DS 19 (1955 bis 1968)

- hydropneumatische Federung
- hydraulische Unterstützung der Federung, der Kupplung und der Bremsen
- konsequenter Leichtbau: Fahrwerkskomponenten, Kofferraumklappe sowie Motorhaube aus Aluminium; Dach je nach Produktionsort aus Aluminium oder Kunststoff

### DS 21 (1965 bis 1972)

- neue Frontgestaltung mit Doppelscheinwerfern hinter Glas
- mitlenkbare Fernscheinwerfer

### DS 23 (1972 bis 1975)

- Spitzenmodell mit 2.332 $cm^3$ Hubraum
- versenkbare Türgriffe
- 1975: letzter DS läuft vom Band; insgesamt 1.456.115 Fahrzeuge wurden zwischen 1955 und 1975 produziert

### DS 3 (seit 2010)

- oberhalb der Citroën C-Modelle positionierter Kleinwagen
- zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten für Wagen- und Dachfarbe (Lackierung der Außenspiegel orientiert sich an Dachfarbe)

### DS 4 (seit 2011)

- fünftürige Schrägheckklimousine der Kompaktklasse
- Panorama-Frontscheibe

### DS 5 (2012 bis 2015)

- fünftürige Mittelklasse-Limousine mit einer außergewöhnlichen Silhouette, die an das Aussehen eines „Shooting-breaks“ mit einem Tick „Gran Turismo“ erinnert
- erster Citroën mit Diesel-Full-Hybrid-Technologie ‚Hybrid4‘

### DS 3 Cabrio (seit 2013)

- neuartige 3-D-LED-Rückleuchten
- patentiertes Faltverdeck, welches bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h geschlossen werden kann
- Faltverdeck bietet zusätzlich Individualisierungsmöglichkeiten

### neuer DS 5 (seit 2015)

- neu gestaltete Frontpartie mit einem noch stärker betonten Kühlergrill, auf dem das DS-Symbol – die ‚DS Wings‘ – prangt
- mitlenkende Xenon-Scheinwerfer mit LED-Modulen sowie Richtungsanzeiger mit Lauflicht – die ‚DS LED Vision‘

# GESCHICHTE neu schreiben

Quelle: Citroën

**Vor gut 60 Jahren, genau genommen im Oktober 1955, wurde auf dem Pariser Salon die erste DS vorgestellt. Flottenmanagement wirft anlässlich des 60. Geburtstags einen Blick zurück in die Geschichte dieser Ikone, die wie keine andere die Werte Innovation und Avantgarde verkörperte, und gibt zugleich einen Einblick in die Entwicklungen der neu gegründeten Premiummarke DS Automobiles.**

Bereits im Jahr 1938 begannen auf Initiative von Pierre Boulanger die Arbeiten am Projekt VGD – Ziel war es, den Citroën Traction Avant zu ersetzen. 17 Jahre später wurde auf dem Pariser Salon mit der DS 19 das Ergebnis dieses Projekts präsentiert. Der Auftritt dieses Fahrzeugs unter dem majestätischen Glasdach des Grand Palais sorgte für Bewunderung und Erstaunen – so ein Fahrzeug hatten die Besucher noch nie gesehen. Die avantgardistische Linienführung und die Verwendung fortschrittlicher Technologien sollten für lange Zeit als Referenz in der Automobilbranche dienen.

## Technologievorreiter

Trotz einer Länge von fast 4,9 Metern schwebte die DS nahezu über die holprigen Straßen von damals – Grund für dieses Kunststück war der Einsatz einer innovativen Zentralhydraulik, die neben dem Druck für Bremse und Lenkung auch die hydropneumatische Federung ermöglichte. Durch die hydropneumatischen Federelemente an beiden Achsen konnte die DS nicht nur sanft über Stock und Stein gleiten, sondern es war möglich, sie bei Bedarf um einige Zentimeter anzuheben. Die Hydropneumatik war fortan Markenzeichen aller großen Citroën, verbunden mit einer Niveauregulierung, die das Auto unabhängig vom Beladungszustand auf gleichem Level hält.

Die Hydraulik bescherte der DS überdies eine sehr leichtgängige Lenkung mit guter Manövrierbarkeit, die freilich angesichts der üppigen Abmessungen und der schlecht abschätzbaren Karosserieenden auch dringend geboten schien. Dazu hatte der große Franzose manche technische Errungenschaft an Bord, die selbst heute nicht selbstverständlich ist. So gab es bereits ab dem Facelift 1967 mit der neuen Front ein mechanisch funktionierendes Kurvenlicht, mit dem der Straßenverlauf besser ausgeleuchtet werden konnte.

Beim Thema Leichtbau ging man hingegen schon zu Beginn konsequent vor: Fahrwerkkomponenten, Kofferraumklappe sowie Motorhaube bestanden aus Aluminium. Das Dach der DS war abhängig von den Produktionsorten entweder aus Alu oder Kunststoff gefertigt. So brachte die Urversion trotz stattlicher Abmessungen sowie aufwendiger Technik leer weniger als 1,3 Tonnen auf die Waage.

Auch beim Schaltkomfort ging Citroën eigene Wege: Serienmäßig wurde ein halbautomatisches Vierganggetriebe verbaut, bei dem die Gänge selbst eingelegt werden mussten, die Kupplung aber hydraulisch betätigt wurde. Je nach Bedarf stellte sie den Kraftfluss etwas ruppig her und brachte den Fronttriebler somit rasch in Fahrt oder sie ließ es länger schleifen und die DS entsprechend sanft anfahren.

## Eine neue Ära

Doch DS ist längst nicht mehr nur Geschichte: Seit 2009 baut Citroën unter dem Kürzel wieder neue Autos. Aktuell sind in Deutschland mit dem DS 3, der auch als Cabrio mit einem patentierten Faltdach verfügbar ist, dem DS 4 und dem DS 5 gleich vier Modelle erhältlich. Der Jüngste in diesem Quartett ist der neue DS 5, der mit seinem avantgardistischen Design, dem dynamischen Fahrverhalten, der Raffinesse, der Liebe zum Detail und den High-End-Technologien alle Attribute aktueller und künftiger DS-Modelle besitzt. Zugleich verfügt das Flaggschiff über eine neue Frontpartie mit einem noch stärker betonten Kühlergrill, auf dem das DS-Symbol – die „DS Wings“ – prangt.

Mit dem neuen DS 5 beginnt auch eine neue Ära: Die Mittelklasselimousine ist das erste Modell nach der Gründung der eigenständigen Konzernmarke DS Automobiles. Diese soll die Tradition des französischen Premiumautomobils wieder aufleben lassen: „DS ist inspiriert vom Besten des französischen Know-hows und lässt die von der DS aus dem Jahr 1955 geerbten Werte Innovation und Individualität fortbestehen“, so Nicolas Perrin, als Direktor Markenentwicklung in Deutschland verantwortlich für DS Automobiles. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch einzigartiges Design, Raffinesse bis ins kleinste Detail sowie edle Materialien aus und überzeugen auch mit innovativen Technologien wie insbesondere der im DS 5 eingesetzten Diesel-Full-Hybrid-Technologie „Hybrid4“.

„DS Automobiles ermöglicht uns nun als Konzern noch breiter bei der Akquisition von Neukunden aufzutreten. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass wir über DS einen hohen Anteil von Käufern, die vorher kein PSA-Modell hatten, für uns gewinnen konnten, und wir gehen davon aus, dass wir über den Einstieg hinaus mit unserer vielfältigen Modellpalette punkten können“, erklärt Olivier Ferry, Direktor Businesskunden, Nutzfahrzeuge und Gebrauchtwagen bei PSA Peugeot Citroën Deutschland. Ähnliche Zeichen sieht man auch bei Citroën: „DS Automobiles und Citroën sind auch in Zukunft gerade was den Service und den After-Sales-Bereich betrifft eng miteinander verbunden. Zugleich können wir hierüber nicht nur den Flottenkunden ansprechen, der sehr auf den Nutzwert und die Total Cost of Ownership fixiert ist, sondern eben auch die Unternehmen, die ihre Mitarbeiter mit einem Dienstwagen motivieren wollen“, ergänzt Harald Mondt, Leiter Vertrieb B2B/Gebrauchtwagen bei Citroën Deutschland.

*Schöne Erinnerungen: Harald Mondt (2. v. li.), Nicolas Perrin (Mitte) und Olivier Ferry (2. v. re.) werfen gemeinsam mit Steven Bohg (li.) sowie Bernd Franke (re.) einen Blick zurück in die Geschichte einer Ikone*

**DIE BUSINESS-WOCHEN**

**Business-Leasing**
ab **€ 239**[1)]

**Full-Service-Leasing**
für nur **€ 9,95 mehr**[2)]

# Der vielleicht schönste Teil Ihres Gehalts.

# MAZDA6

mazda

zoom-zoom

## MAZDA FLEET. QUALITÄT ERLEBEN. EFFIZIENZ ERFAHREN.

Wertschätzung lässt sich nicht nur durch Geld ausdrücken. Sondern auch durch den besten Mazda6 aller Zeiten. Das Upgrade 2015 ist genauso attraktiv wie die Full-Service-Leasing-Rate: Für nur € 9,95[2)] mehr im Vergleich zum Business-Leasing[1)] genießen Sie das volle Leasingpaket. Ob im besonders sparsamen Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 150 mit 110 kW (150 PS) und einem Verbrauch ab nur 4,2 l/100 km oder im kraftvollen Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 175 FWD mit 129 kW (175 PS) mit einem beeindruckenden Drehmoment von 420 Nm – Sie erleben Effizienz und Fahrspaß, auf Wunsch natürlich auch mit komfortabler Automatik. Mehr über unsere Angebote für Firmenkunden erfahren Sie unter www.mazda-fleet.de oder über unser Mazda Firmenkunden Center unter 02173-943 300.
MAZDA. LEIDENSCHAFTLICH ANDERS.

Firmenauto des Jahres 2015
FIRMENAUTO DEKRA 3)

WWW.MAZDA.DE

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 4,9 – 4,2 l/100 km; $CO_2$-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 129 – 110 g/km.

1) Monatliche Rate für ein gewerbliches Leasingangebot der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH, Santander-Platz 1, 41064 Mönchengladbach – bei NULL Leasing und € 0 Sonderzahlung mit 36 Monaten Laufzeit und 60.000 km Gesamtlaufleistung für einen Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 150 Prime-Line. 2) Ein gewerbliches Leasingangebot der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH, Santander-Platz 1, 41064 Mönchengladbach – bei NULL Leasing und € 0 Sonderzahlung mit 36 Monaten Laufzeit und 60.000 km Gesamtlaufleistung für einen Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 150 Prime-Line, inkl. aller Service- und Inspektionsarbeiten, GAP-Versicherung und aller anfallenden Verschleißreparaturen sowie der Kosten für die fällige Abgas- und Hauptuntersuchung. Gemäß den gültigen Vertragsbedingungen. 3) Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 175 i-ELOOP AWD Sieger in der Kategorie Mittelklasse/Importwertung. FIRMENAUTO, Heft 07/2015. Abbildung zeigt Fahrzeug mit höherwertiger Ausstattung. Nur bei teilnehmenden Mazda Vertragshändlern. Alle Preise exkl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten.

**Eine Werbung der Mazda Motors (Deutschland) GmbH.**

# Auf grünen Sohlen

Innerhalb des Projekts SmartCity Cologne untersuchte Lanxess, weltweit führender Hersteller von synthetischen Hochleistungskautschuken für die Reifenindustrie, zusammen mit dem Energieversorger RheinEnergie die Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch einer Fahrzeugflotte bei der Umrüstung auf „grüne Reifen". In dem sechs Monate dauernden Praxistest, der vom TÜV Rheinland als unabhängige Instanz begleitet wurde, konnte eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs um bis zu sieben Prozent nachgewiesen werden.

Quelle: Lanxess

*Praxistest beweist „grüne Reifen" senken Treibstoffverbrauch: Norbert Graefrath, Vorstandsmitglied von RheinEnergie, Rainier van Roessel, Vorstandsmitglied der Lanxess AG, Barbara Möhlendick, Klimaschutzkoordinatorin der Stadt Köln, und Jürgen Brauckmann, Bereichsvorstand Mobilität des TÜV Rheinland (v. li. n. re.)*

Seit dem 1. November 2012 müssen Hersteller von Reifen für Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge für jedes Produkt die Kraftstoffeffizienzklasse, die Nasshaftungsklasse sowie die Klasse des externen Rollgeräuschs samt entsprechendem Messwert angeben. Für den Kunden, der sich neue Pneus beschafft, sollen die im Reifenlabel zusammengefassten Informationen eine bessere Vergleichbarkeit beim Kauf ermöglichen.

„Grüne Reifen" senken den Treibstoffverbrauch von Fahrzeugen und können dadurch den Flottenbetreibern jährlich Tausende Euro an Kosten sparen. Gleichzeitig verringern diese Hochleistungsreifen die $CO_2$-Emissionen der Dienstwagen deutlich. Dass dies nicht nur bloße Theorie ist, zeigte Lanxess gemeinsam mit RheinEnergie und dem TÜV Rheinland in einem mehrmonatigen Praxistest unter realen Bedingungen. Dazu wurden sechs Ford Transit Connect aus dem Servicefuhrpark der RheinEnergie sowohl mit „grünen Reifen", gemäß EU-Reifenlabel mit der Note „B" für den Rollwiderstand, als auch mit „F" gelabelten Standardreifen ausgerüstet und das Einsparpotenzial wurde ermittelt. Die Fahrzeuge mit einem Gewicht von rund zwei Tonnen hatten in der Testzeit vergleichbare Einsatzbereiche in der Stadt Köln und Umgebung. Auch Fahrer, Ladegewicht und Tankvorgänge waren bei den Fahrzeugen identisch, einzig die Bereifung wurde nach drei Monaten getauscht. Das Resultat des Praxistests: eine maximale Kraftstoffeinsparung von 6,96 Prozent sowie eine geringere $CO_2$-Emission von bis zu 155 Kilogramm auf 10.000 Kilometern.

Überträgt man die durchschnittliche Kraftstoffeinsparung von 4,1 Prozent auf eine Flotte von 650 Fahrzeugen, die bisher mit Standardreifen und einem mit „F" bewerteten Rollwiderstand unterwegs waren, so könnte dieses Unternehmen allein durch den Wechsel auf mit „B" gelabelte „grüne Reifen" rund 44.500 Euro an Treibstoffkosten pro Jahr sparen – bei einer jährlichen Fahrleistung von 14.210 Kilometern pro Fahrzeug und einem Dieselpreis von 1,35 Euro je Liter. Zieht man hiervon die Mehrkosten pro Reifen von etwa sieben Euro ab, bleibt eine Netto-Kosteneinsparung von 26.300 Euro pro Jahr. Aus diesem Grund hat die RheinEnergie beschlossen, ihre Fahrzeugflotte sukzessive auf „grüne Reifen" umzustellen. Zunächst sollen im Rahmen des üblichen Verschleißwechsels rund 130 Fahrzeuge umgerüstet werden.

# UNTER STROM

Quelle: fleetster

Fünf Tesla Motors Store & Service Center in Deutschland boten den Schauplatz für die erste Fuhrpark-Update Roadshow. Dabei diente die Präsentationstour nicht nur dazu, den Fuhrparkmanagern Elektromobilität live näherzubringen, sondern ihnen auch durch fünf Kurzvorträge sowie den Austausch mit anderen Fuhrparkleitern neue Impulse für ihre tägliche Arbeit mit auf den Weg zu geben. Auch Flottenmanagement ließ sich die Chance nicht nehmen und besuchte die Fuhrpark-Update Roadshow in Düsseldorf.

Im ersten Vortrag informierte die Dekra Automobil GmbH zu dem Themenbereich UVV und Ladungssicherung im Firmen-Pkw: Die Dienstwagen gehören zu den Arbeitsmitteln eines Unternehmens und fallen damit unter die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), wodurch eine regelmäßige Überprüfung vonnöten ist. Dabei gaben die Experten der Prüfgesellschaft den Anwesenden Informationen darüber, welche Inhalte in der Prüfung enthalten sein müssen, wo Überschneidungen zur Hauptuntersuchung zu finden sind und auch welche zeitlichen Bedingungen an die Prüfung geknüpft sind.

Gleich im Anschluss ging Wolfgang Weiss, Vertriebsleiter bei fleetster, auf den Wandel der Mobilitätsanforderungen in Unternehmen ein und gab nützliche Hinweise, wie man diesen neuen Herausforderungen entgegentreten kann. Ein großes Thema hierbei ist die Auslastung der Fahrzeugflotte: Hier kann die Corporate-Carsharing-Software fleetster über viele Zusatzfunktionen wie beispielsweise ausführliche Reports, die Integration von Reinigungsdienstleistern oder der Schlüsselverwaltung dazu beitragen, die Flotte effizienter und einfacher zu verwalten.

Um auch die Kosten während des Betriebs eines Fuhrparks möglichst auf ein Minimum zu beschränken, gaben Rechtsanwalt Götz Scharnhoop, der in seinem Vortrag auf effizientes Unfallmanagement einging, und die beiden Novofleet-Geschäftsführer Michael Stocker sowie Ralf Turley den Fuhrparkleitern nützliche Tipps mit auf den Weg. So lassen sich beispielsweise über die Novofleet Card aufgrund des exklusiven Zugangs zu einem großen markenübergreifenden Niedrigpreis-Tankstellennetz mit über 3.300 Stationen die Treibstoffkosten – ein wesentlicher Bestandteil der Betriebskosten – weiter reduzieren. Den fließenden Übergang zum letzten Vortrag des Abends von Albert Scheibler, Fleet Sales Advisor Germany bei Tesla Motors, schaffte Michael Stocker durch die Vorstellung der Novofleet Card +Charge, mit der man zusätzlich auch an über 2.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten bargeldlos das Fahrzeug aufladen kann. Damit stände auch der Stromversorgung der Tesla-Modelle auf Dienstfahrten – sollten die über 400 Kilometer Reichweite einmal nicht mehr genügen – nichts mehr im Wege.

Die Veranstalter waren mit der Resonanz auf die erste Fuhrpark-Update Roadshow sehr zufrieden und planen schon für den Herbst eine zweite Tour. Informationen zu der bevorstehenden Tour sowie Zugriff auf die Präsentationen erhalten Interessenten unter *www.fuhrpark-update.de*.

SEAT

# DIE SEAT FLOTTE.

## Fuhrparklösungen nach Maß.

Der SEAT Leon ST
**inkl. Business-Paket Reference**

ab **188 €**
pro Monat[1]

Firmenauto des Jahres 2015[2]
FIRMENAUTO DEKRA

TECHNOLOGY TO ENJOY

Egal ob Gewerbekunde, Großkunde oder gewerblicher Sonderabnehmer: Bei SEAT gibt es für jeden individuellen Anspruch das richtige Fahrzeug oder auch die ganzheitliche Flottenlösung. Und das bei besonders günstigen Leasingraten und Betriebskosten. Kein Wunder, dass die SEAT Modelle Preise in Serie sammeln. Vor allem, wenn Fuhrparkmanager in der Jury sitzen: So wurde dem SEAT Leon ST schon zum zweiten Mal und dem SEAT Alhambra bereits zum fünften Mal in Folge die Auszeichnung „Firmenauto des Jahres“[2] verliehen. Ein klares Zeichen für die Zuverlässigkeit, Flexibilität und Effizienz der SEAT Flottenlösungen. Weitere Informationen erhalten Sie telefonisch unter 06150 1855-500 oder per E-Mail an: firmenkunden@seat.de.

Kraftstoffverbrauch[3] SEAT Leon ST 1.6 TDI, 81 kW, 4,6/3,5/3,9 l/100 km; $CO_2$-Emissionen: kombiniert 102 g/km. Kraftstoffverbrauch der abgebildeten Fahrzeuge der SEAT Flotte: kombiniert 7,1–3,4 l/100 km; CNG: kombiniert 2,9 kg/100 km; $CO_2$-Emissionen: kombiniert 167–79 g/km. Effizienzklassen: E–A+.

**SEAT.DE/FIRMENKUNDEN**

[1]Der SEAT Leon ST Reference 1.6 TDI, 81 kW (110 PS), Start&Stop, auf Grundlage der unverbindlichen Preisempfehlung von 18.731,09 € + Sonderausstattung 920,17 €, zzgl. Überführungskosten und MwSt.: 188,00 € monatl. Finanz-Leasingrate bei 36 Monaten Laufzeit und jährlicher Laufleistung von 20.000 km. 0 € Sonderzahlung. Ein Angebot der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Dieses Angebot ist nur für gewerbliche Kunden mit Großkundenvertrag und nur bis zum 30.06.2015 gültig. Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag bei der SEAT Leasing. [2]Firmenauto des Jahres 2015, Firmenauto 05/2015. [3]Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert. Das abgebildete Fahrzeug enthält Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

# Hätten Sie's gewusst?

Eigentlich kennen wir uns alle gut aus im Straßenverkehr. 90 Prozent der Autofahrer geben in Umfragen regelmäßig an, dass sie sich selbst zu den zehn Prozent der besten Fahrzeuglenker zählen. Aber Verkehrsregeln ändern sich, die theoretische Prüfung ist oft lange her und es gibt viele kleine Gemeinheiten im Verkehrsrecht - diese beleuchten wir in unserer Rubrik. Was darf ich in verkehrsberuhigten Zonen und was nicht, gibt es auch Ladungssicherungsvorschriften bei Privatfahrten und was ist der Unterschied zwischen Abschleppen und Schleppen? Dies und mehr gibt es in jeder Ausgabe des Flottenmanagement.

## WAS IST IN VERKEHRSBERUHIGTEN BEREICHEN EIGENTLICH ERLAUBT?

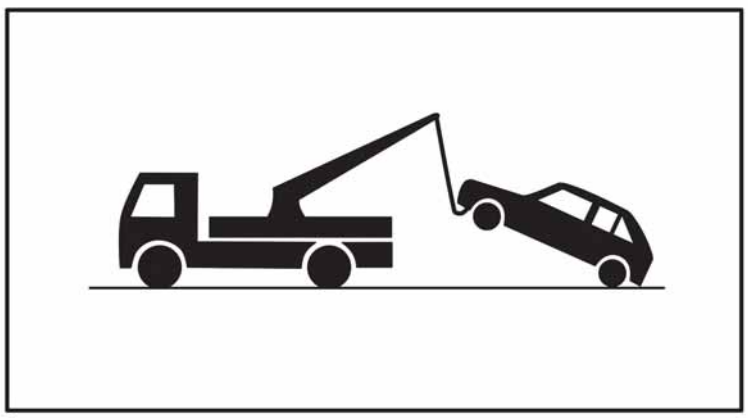
Trotz ihrer fast flächendeckenden Verbreitung, insbesondere auch in Deutschland im Rahmen der (mit geltendem Recht nicht in vollem Umfang möglichen) Umsetzung von „Shared-Space"-Projekten („Begegnungszonen"), ist die genaue Bedeutung der mit Verkehrszeichen 325 angezeigten verkehrsberuhigten Bereiche anscheinend vielen Fahrern nicht weitergehend bekannt. Allerdings gibt es vonseiten der StVO gewisse Spielräume in der Auslegung, die von Gerichten unterschiedlich ausgenutzt werden.

Alleine schon die Frage nach der Anlage der verkehrsberuhigten Bereiche sorgt mittlerweile für Verunsicherung, sind sie doch eigentlich vorgesehen für „Straßen oder Bereiche mit vorwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr". Gerade der letzte Punkt sorgt häufig für Diskussionen, weil vielerorts auch Bereiche mit höherem Verkehrsaufkommen dahingehend umgestaltet werden.

Optisch sollen die Straßen so ausgelegt sein, dass der Fahrzeugverkehr erkennbar untergeordnet ist. Dies geschieht üblicherweise durch Aufhebung der Niveauunterschiede für die ganze Straßenbreite. Die Straßen haben allerdings aufgrund ihrer Mischfunktion häufig keine Fahrbahnen und demzufolge auch keinen Fahrbahnrand mehr. Wichtig ist, dass nur auf speziell ausgewiesenen Flächen geparkt werden darf, dann aber auch entgegen der Fahrtrichtung (wenn es nicht doch eine Fahrbahn gibt). Ansonsten gelten überall die Regeln des eingeschränkten Halteverbots, also halten bis zu drei Minuten, be- und entladen sowie ein- und aussteigen (lassen). Sogar Grundstückseigentümer genießen keine Privilegien in Bezug auf die Grundstückszufahrten. Abschleppen ist ausdrücklich erlaubt, wenn die Funktion des verkehrsberuhigten Bereichs eingeschränkt wird.

Beim Verlassen des Bereichs gelten vor Kreuzungen und Einmündungen nicht die üblichen Vorfahrtregeln (rechts vor links), es sei denn, dass mindestens 30 Meter davor der Bereich geendet hat. Fußgänger sind gleichberechtigt, dürfen andererseits den Verkehr auch nicht behindern und müssen bei Annäherung eines Fahrzeugs zur Seite gehen.

Mit der in verkehrsberuhigten Bereichen erlaubten Schrittgeschwindigkeit tut man sich sehr schwer. Mal heißt es 4–7 km/h, mal 4–10 km/h und am Ende „deutlich weniger als 20 km/h". Radfahrer sind auch daran gebunden. Überholen ist bei Schrittgeschwindigkeit grundsätzlich nicht zulässig!



## ABSCHLEPPEN ODER SCHLEPPEN, DAS IST DIE FRAGE

Liegen gebliebene Fahrzeuge sind leider auch bei modernster Technik nicht zu vermeiden, und sei es nur der leere Tank oder in Zukunft die leere Batterie. Dann, so die Vorstellung, wird das Fahrzeug abgeschleppt. Nun regelt die StVO in § 15a („Abschleppen von Fahrzeugen") eigentlich nur Grundsätzliches. Dazu gehört das schnelle Verlassen der Autobahn wie das Nichtauffahren auf dieselbe (beim Abschleppen).

Nun ist das Abschleppen aber als Nothilfemaßnahme einzustufen, um ein defektes Fahrzeug schnell aus dem Verkehr zu ziehen. Ein defektes Fahrzeug über kürzere Strecken in eine Werkstatt oder auf einen Park-, Schrott- oder Abstellplatz zu bringen bei Entfernungen bis maximal 45 km, geht dabei als Abschleppen durch. Alles darüber hinaus ist Schleppen und das geschleppte Fahrzeug fungiert dann als „Anhänger". Dies ist aber nur in seltenen Ausnahmefällen gestattet. So muss insbesondere auch der Fahrer für das Schleppen eines Pkw die Fahrerlaubnis der entsprechenden Anhängerklassen besitzen. Beim Abschleppen reicht die normale Kfz-Fahrerlaubnis, der Fahrer im gezogenen Kfz braucht keine, er muss aber „zum sicheren Führen" in der Lage sein.

## WIE MUSS DIE LADUNG BEI PRIVATEN FAHRTEN UNTERGEBRACHT WERDEN?

Bei der Fahrt in den Urlaub wird gerne bis an die Grenzen des Möglichen gepackt. Ebenso beim Heimtransport aus einem Möbellager (der Name spielt keine Rolle). Dabei treten dann Fragen der Ladungssicherung gerne in den Hintergrund. Für die Strecke wird es schon irgendwie gut gehen. Kontrolliert wird so etwas sowieso nur bei eklatanten Fällen (manchmal aber doch).

Zudem hat der Gesetzgeber die Hürde für die korrekte Ladungssicherung (fast unerreichbar) hoch angelegt. So steht in § 22 („Ladung") Absatz 1 der StVO lapidar: „Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten."

Oha, das klingt nach einer großen Aufgabe, insbesondere für den Fahrer, denn der trägt primär die Verantwortung (daneben natürlich auch der Halter). Es kommt dabei sofort die Frage auf, was eigentlich „Ladung" ist. Das sind schlicht alle Gegenstände, Tiere und natürlich auch Gepäckstücke, die in Fahrzeugen transportiert werden. Geräte zur Ladungssicherung (wie Zurrgurte, Gitterboxen oder Planen) gehören nicht zur Ladung, sondern zur Ausrüstung. Zudem darf ein Fahrzeug samt Ladung eine Höhe von 4,00 Metern und eine Breite von 2,55 Metern nicht überschreiten. Natürlich auch nicht die maximal zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs. Das zu prüfen ist allerdings schwer und man muss alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten dazu ausnutzen, notfalls sogar die nächstgelegene Waage aufsuchen.

Damit aber noch nicht genug. Denn § 23 Absatz 1 setzt noch einen drauf: „Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden." Hat das Fahrzeug nur einen

Innenspiegel und einen Außenspiegel (was erlaubt ist), so muss freie Sicht durch das Rückfenster gewährleistet sein.

Man sieht, wie viel Spielraum hier letztendlich bleibt, was zu recht laxem Umgang insbesondere mit der Ladung führt. Eine Tasche auf dem Beifahrersitz ist auch schon ein Gepäckstück und ist als Ladung anzusehen. Mit einem Gewicht von 5 kg würde sie bei einer Vollbremsung aus 50 km/h zu einem 250-kg-Geschoss! Die Bußgelder (Pkw) beginnen bei 10 Euro (Lärm) und gehen bis zu 75 Euro und einem Punkt bei unzureichender Sicherung mit Unfall.

**Athlon bewegt Unternehmen**

Fuhrparkmanager brauchen keine Versprechungen, sondern handfeste Lösungen. Als einer der führenden Anbieter von gewerblichem Fuhrpark-Leasing und Fuhrpark-Management versteht sich Athlon auf innovative Mobilitätskonzepte.

Das fängt bei der persönlichen Beratung an, die menschlich genauso nachhaltig ist wie professionell, geht weiter über individuell angepasste Servicekonzepte, effiziente Flotten, bis hin zum fairen reibungslosen Rückgabeprozedere.
Je mehr Sie uns fordern, desto besser.

Besuchen Sie Athlon im Internet oder sprechen Sie uns persönlich an:

Athlon Car Lease Germany GmbH & Co. KG
Theo-Champion-Str. 1 – 40549 Düsseldorf
T +49 (0) 211 5401-7000 – www.athloncarlease.de

ATHLON

Getting you there

# Der Dienstwagen in der Rechtsprechung

*Rund um das Dienstfahrzeug des Arbeitnehmers gibt es oft Streit*

Das Auto an sich ist ein emotionales Thema – warum sollte der Dienstwagen hier eine Ausnahme machen? Daher werden zur Klärung von teils erbitterten Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer oft auch die Gerichte hinzugezogen. Einige aktuelle Urteile zur eventuellen Vermeidung des Klageaufwands stellen wir hier vor.

## Nutzungsausfall bei Entzug der Privatnutzung des Dienstwagens in Altersteilzeit

Vereinbaren die Arbeitsvertragsparteien die Privatnutzung eines Dienstwagens, ohne einen Widerrufsvorbehalt oder eine andere Rücknahmemöglichkeit zu regeln, um den Vertrag an die Teilzeitsituation anzupassen, so gilt die Dienstwagenvereinbarung auch in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Der Arbeitnehmer hat dem Grunde nach einen Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung bis zum Ende des Altersteilzeitarbeitsverhältnisses. Der Arbeitgeber war nicht berechtigt, ihm in der Freistellungsphase der Altersteilzeit die Möglichkeit zu entziehen, den ihm zur Verfügung gestellten Dienstwagen für Privatfahrten zu nutzen. Im schriftlichen Arbeitsvertrag ist ein Anspruch des Mitarbeiters auf Benutzung eines gesellschaftseigenen Kraftwagens angemessenen Typs vereinbart worden. Zusätzlich wurde vereinbart, dass der Mitarbeiter den Dienstwagen auch für private Zwecke nutzen darf. Einen gesonderten Dienstwagenvertrag haben die Parteien nicht geschlossen. Im schriftlichen Altersteilzeitarbeitsvertrag findet sich keine Regelung zum Dienstwagen, insbesondere ist dort nicht geregelt worden, dass der Mitarbeiter den Dienstwagen in der Freistellungsphase der Altersteilzeit herausgeben muss. Ein Widerrufsrecht findet sich weder im ursprünglichen Arbeitsvertrag noch im Altersteilzeitarbeitsvertrag.

Die Überlassung eines Dienstwagens auch zur privaten Nutzung stellt einen geldwerten Vorteil und Sachbezug dar. Sie ist steuer- und abgabenpflichtiger Teil des geschuldeten Arbeitsentgelts und damit Teil der Arbeitsvergütung. Die Gebrauchsüberlassung ist so lange geschuldet, wie der Arbeitgeber Arbeitsentgelt leisten muss. Daraus, dass der Arbeitnehmer in der Freistellungsphase der Altersteilzeit nicht zur Arbeitsleistung verpflichtet ist, folgt nicht notwendig, dass der Arbeitgeber ihm keinen Dienstwagen mehr zum privaten Gebrauch überlassen muss. Im Blockmodell der Altersteilzeit tritt der Arbeitnehmer während der Arbeitsphase

**Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG: innerorts 7,8; außerorts 5,0; kombiniert 6,0. $CO_2$-Emission (g/km): kombiniert 139.**

[1] Ein gewerbliches Leasingangebot der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn für den Fiat 500X Lounge 1.4 MultiAir Benzin 4x2 (mit S&S) mit 103 kW (140 PS). 48 Monate Laufzeit, 60.000 km Gesamtfahrleistung, ohne Leasingsonderzahlung, € 219,00 monatliche Leasingrate (inkl. MwSt., exkl. Service für Wartung und Reparaturen), zzgl. Transport- und Zulassungskosten.

[2] Zusätzlicher Betrag für den optionalen Service für Wartung und Reparaturen inkl. MwSt. gemäß den Bedingungen der FCA Bank Deutschland GmbH.

mit seiner vollen Arbeitsleistung im Hinblick auf die anschließende Freistellungsphase in Vorleistung und erarbeitet hierdurch Entgelte, die nicht im Monat der Arbeitsphase ausgezahlt, sondern für die spätere Freistellungsphase zeitversetzt angespart werden. Vereinbaren die Parteien die Privatnutzung des Dienstwagens, ohne – wie hier – einen Widerrufsvorbehalt oder eine anderweitige Rücknahmemöglichkeit zu regeln, um den Vertrag an die Teilzeitsituation anzupassen, so gilt die Dienstwagenvereinbarung grundsätzlich bis zur Beendigung des Altersteilzeitarbeitsverhältnisses. LAG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 12.03.2015, Az. 5 Sa 565/14

## Außerordentliche Kündigung wegen missbräuchlicher Nutzung des Geschäftswagens

Eine Kündigung wegen unzulässiger Privatnutzung des Dienstwagens bedarf einer vorherigen Abmahnung durch den Arbeitgeber, wenn ein klares Privatnutzungsverbot für Geschäftsfahrzeuge fehlt und der (schwerbehinderte) Mitarbeiter den Dienstwagen nach Geschäftsfahrten lediglich zur Heim- und Rückfahrt verwendet, wenn er seine Arbeit von zu Hause aus fortführen muss.

Die fristlos, hilfsweise mit Auslauffrist ausgesprochene außerordentliche Kündigung der Arbeitgeberin ist mangels wichtigen Grundes i. S. v. § 626 Abs. 1 BGB unwirksam. Im Streitfall hätte eine Abmahnung als Reaktion der Arbeitgeberin ausgereicht, sodass eine außerordentliche Kündigung nicht gerechtfertigt ist. Entgegen der Ansicht der Arbeitgeberin bestand für den Arbeitnehmer kein „klares Privatnutzungsverbot für Geschäftsfahrzeuge“, aufgrund dessen eine Hinnahme seiner Verfahrensweise bei der Nutzung des Geschäftsfahrzeugs offensichtlich – auch für ihn erkennbar – ausgeschlossen war.

Der Arbeitnehmer hat gegen den Vorwurf der privaten Nutzung des Geschäftsfahrzeugs eingewandt, dass seiner Auffassung nach sämtliche Fahrten geschäftlich veranlasst gewesen seien. Er habe das Dienstfahrzeug lediglich zur Heim- und Rückfahrt verwendet, wenn er seine Arbeit von zu Hause aus habe fortführen wollen beziehungsweise müssen. Aufgrund seiner Behinderung sei ihm der Transport der Arbeitsmaterialien in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich gewesen.

Die Nutzung des Geschäftsfahrzeugs durch den Mitarbeiter ist vonseiten der Arbeitgeberin zuvor zu keinem Zeitpunkt beanstandet worden. Der Mitarbeiter hat die von der Arbeitgeberin beanstandeten Fahrten nicht verheimlicht, sondern offen im Fahrtenbuch dokumentiert. Eine besondere Einweisung des Mitarbeiters in die Führung des Fahrtenbuchs ist nicht erfolgt. Die Eintragungen im Fahrtenbuch wurden auch nicht überprüft. Soweit der Arbeitnehmer bezüglich der beanstandeten Fahrten behauptet hat, dass er hierfür eine Genehmigung des ehemaligen Standortleiters für die Nutzung des Geschäftswagens gehabt habe, musste die Arbeitgeberin sogar selbst einräumen, dass dies zutrifft. Unter den dargestellten Umständen war vor Ausspruch einer Kündigung eine Abmahnung des Arbeitnehmers nicht entbehrlich. LAG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 03.11.2014, Az. 2 Sa 152/14

## Fristlose Kündigung wegen Entziehung der Fahrerlaubnis?

Die Entziehung der Fahrerlaubnis eines Berufskraftfahrers stellt an sich einen geeigneten wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung des Arbeitsvertrags dar. Auch bei einem Außendienstmitarbeiter, dem ein Dienstfahrzeug überlassen wurde und der zumindest zu 50 % seiner Arbeitszeit im Außendienst unterwegs ist, kann der Entzug der Fahrerlaubnis an sich geeignet sein, eine fristlose Kündigung zu rechtfertigen, und zwar auch dann, wenn die Entziehung der Fahrerlaubnis infolge einer privaten Trunkenheitsfahrt erfolgte.

Dass die Dinge auch anders liegen können, zeigt eine Entscheidung des LAG Schleswig-Holstein (Urteil vom 03.07.2014, Az. 5 Sa 27/14; Nichtzulassungsbeschwerde zum BAG eingelegt, Az. 2 AZN 694/14). Hier hatte das LAG die Auffassung vertreten, dass der vorstehende Grundsatz nicht übertragbar sei auf eine Maklerbetreuerin einer Versicherungsgesellschaft, selbst wenn dieser zwar ein Dienstfahrzeug für die Besuchsfahrten zu den Maklern zur Verfügung gestellt worden ist, der Nutzungsvertrag es jedoch zulässt, dass das Firmenfahrzeug von Dritten gefahren werden darf und die Arbeitnehmerin während der

*(Fortsetzung auf S. 54)*

UNKONVENTIONELLE FÜHRUNGSKRAFT.

DER NEUE FIAT 500X

Kaum ein Fahrzeug verbindet kultiges Design und moderne Technologie so gekonnt wie der neue Fiat 500X. Als Crossover behauptet er sich im urbanen Business-Umfeld ebenso sicher und agil wie „after work“ – zum Beispiel im Gelände. In der Ausstattungsvariante Lounge mit dem leistungsstarken 1.4 MultiAir Turbo-Benzinmotor mit 103 kW (140 PS) ist der Fiat 500X aufregend, effizient und bereit für jede Action. Serienmäßig enthalten:

- 18"-Leichtmetallfelgen
- Klimaautomatik
- Parksensoren hinten
- Navigationssystem Uconnect® NAV
- Spurhalteassistent
- Bi-Xenon-Scheinwerfer

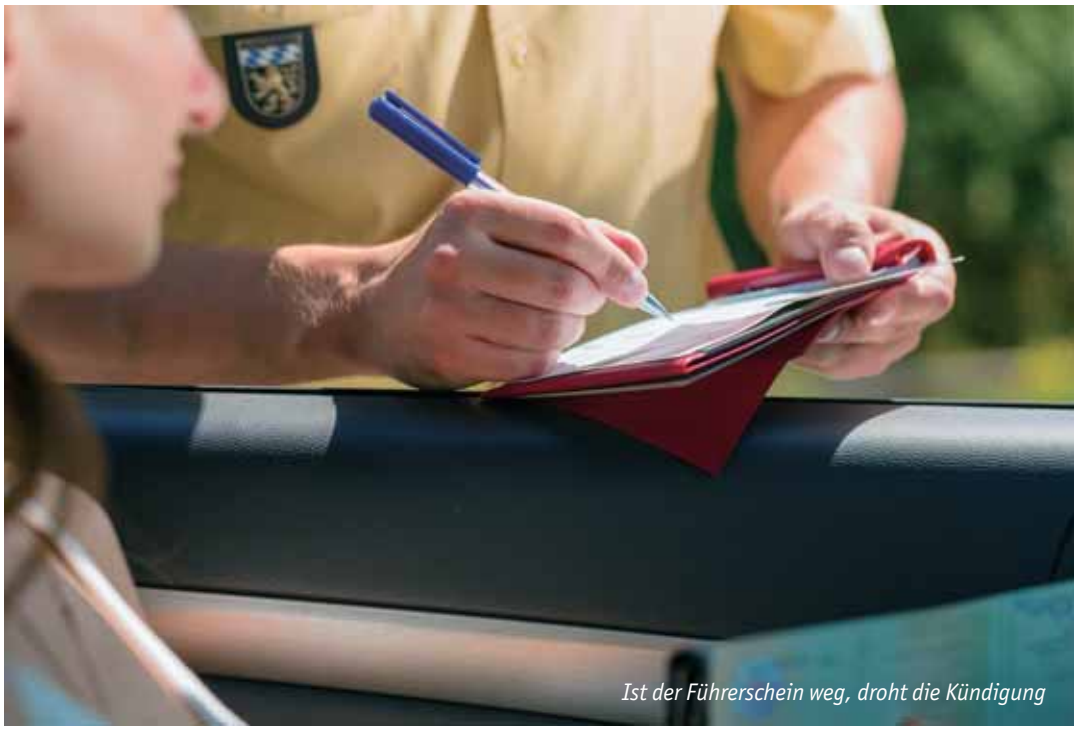
ab € 219,–[1] monatliche Leasingrate

Ihr Direktkontakt zu uns:
069 66988-523
flotte@fcagroup.com
fca-flotte.de

Auf Wunsch sind für den Fiat 500X attraktive Serviceleistungen erhältlich.
Für € 35,– im Monat sind Wartungs- und Reparatur-Service hinzubuchbar.[2]

Das Angebot ist gültig für gewerbliche Kunden und nur für Bestellungen von nicht bereits zugelassenen Neufahrzeugen Fiat 500X Lounge 1.4 MultiAir Benzin 4x2 (mit S&S) mit 103 kW (140 PS) bis 30.06.2015. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Fiat Vertriebspartnern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

FCA FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES
FIAT
CORPORATE FLEET SOLUTIONS



*Ist der Führerschein weg, droht die Kündigung*

Sperrzeit angeboten hat, sich von einem Verwandten fahren zu lassen. Zur Überzeugung des Gerichts stand fest, dass die Maklerbetreuerin auf die Nutzung eines Pkw für die Ausübung ihrer Tätigkeit überhaupt nicht angewiesen ist. Der Entzug der Fahrerlaubnis sei somit auch nicht an sich geeignet, einen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung zu bilden.

Das LAG hat es in den Entscheidungsgründen dahingestellt gelassen, ob die Maklerbetreuerin mit einem Außendienstmitarbeiter vergleichbar und zumindest 50 % ihrer Arbeitszeit im Außendienst tätig ist. Das Gericht hatte indessen keinen Zweifel daran, dass die Tätigkeit einer Maklerbetreuerin Dienstreisen in nicht unerheblichem Umfang voraussetzt, was sich eindeutig aus der Stellenbeschreibung „Maklerbetreuerin" ergebe. Bei der Stellenbeschreibung handelt es sich nicht nur um eine einseitige Festlegung der Arbeitsaufgaben, sondern um eine von beiden Vertragsparteien unterzeichnete Stellenbeschreibung, die somit Bestandteil des Arbeitsvertrags ist.

Zwar bestand zwischen den Arbeitsvertragsparteien keine Zusage für die Gestellung eines Dienstfahrzeugs im Arbeitsvertrag. Gleichwohl wurde die Überlassung eines Dienstfahrzeugs durch einen gesonderten Vertrag, nämlich einen Dienstwagenüberlassungsvertrag, vereinbart. Der Kraftfahrzeugnutzungsvertrag wies jedoch keine zwingende Verknüpfung von Dienstfahrzeug und Maklertätigkeit auf. Vielmehr war in § 4 Abs. 1 des Kraftfahrzeugnutzungsvertrags ausdrücklich geregelt, dass die Überlassung des Dienstfahrzeugs jederzeit ohne Angabe von

# RECHTSPRECHUNG

## BUSSGELD/OWI

***Fahrverbot und saftige Geldbuße für Drängler auf Autobahn***

*Das OLG Bamberg bestätigte eine amtsgerichtliche Entscheidung, mit welcher ein Autofahrer wegen Drängelns auf der Autobahn zu einer Geldbuße von 320 Euro und einem einmonatigen Fahrverbot verurteilt wurde.*

*Der Betroffene hatte seinen Pkw auf der Autobahn auf der linken von drei Fahrspuren mit einer Geschwindigkeit von 116 km/h gesteuert, wobei er zum vorausfahrenden Fahrzeug nur einen Abstand von 16,43 m und damit von weniger als 3/10 des halben Tachowerts einhielt. Hierin sah das Gericht eine fahrlässige Unterschreitung des nach § 4 Abs. 1 Satz 1 StVO gebotenen Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug.*

*Der hiergegen vorgebrachte Einwand, die Abstandsunterschreitung sei durch das gefahrvolle Auffahren des Führers des nachfolgenden Fahrzeugs verursacht worden, ist regelmäßig unbeachtlich, wenn auf der sogenannten Beobachtungsstrecke ein plötzliches Abbremsen oder ein unerwarteter Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeugführers auszuschließen ist.*

*Soweit der Betroffene beanstandet, dass nicht näher belegt werde, weshalb – im Hinblick auf das hinter dem Betroffenen fahrende Fahrzeug – ein Abbremsen durch den Betroffenen nicht mehr gefahrlos möglich gewesen sei, ist dies für die Entscheidung ohne Bedeutung. Nach Ansicht des Gerichts sollte dieser nicht näher spezifizierte Vortrag darauf gerichtet sein, die Unterschreitung des Mindestabstands zum Vordermann durch den Betroffenen sei wegen Notstands gemäß § 16 OWiG zu rechtfertigen. Dies wäre aber selbst dann nicht der Fall, wenn im Zeitpunkt der Abstandsmessung bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Betroffenen die Gefahr eines Auffahrunfalls im Hinblick auf den nachfolgenden Pkw bestanden hätte. Denn auch dann hätte der Betroffene in vorwerfbarer und pflichtwidriger Weise die Ursache für die Unterschreitung des Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug gesetzt, nachdem innerhalb der Beobachtungsstrecke ein Abbremsen oder ein plötzliches Einscheren durch den Vordermann ausgeschlossen war. OLG Bamberg, Beschluss vom 25.02.2015, Az. 3 Ss OWi 160/15*

**Verschlechterungsverbot steht Fahrverbot auch bei Herabsetzung der Geldbuße entgegen**

*Nach Aufhebung und Zurückverweisung eines den Betroffenen allein zu einer Geldbuße verurteilenden Erkenntnisses an das Tatgericht steht das Verschlechterungsverbot der Anordnung eines Fahrverbots auch dann entgegen, wenn die ursprüngliche Geldbuße herabgesetzt wird. Soweit das Amtsgericht gegen den Betroffenen ein Fahrverbot verhängt hat, hat es gegen das Verbot der Schlechterstellung verstoßen, was der Senat als Verfahrenshindernis von Amts wegen zu beachten hat.*

*Zwar gilt bei verschiedenen Rechtsfolgen grundsätzlich die sogenannte ganzheitliche Betrachtungsweise, sodass bei solchen Konstellationen die Frage, ob das Verschlechterungsverbot beachtet wurde, aufgrund eines Gesamtvergleichs des früheren und des neuen Rechtsfolgenausspruchs zu beurteilen ist. Allerdings gilt dies nicht im Verhältnis einer Geldbuße zu einem Fahrverbot, weil das Fahrverbot von vornherein die schwerwiegendere Sanktion darstellt und daher eine Kompensation des Übels, welches durch die Anordnung des Fahrverbots eintritt, durch eine Herabsetzung einer gleichzeitig verhängten Geldbuße ausgeschlossen ist. Deshalb stellt die Anordnung eines bisher nicht verhängten Fahrverbots selbst im Falle deutlicher Herabsetzung einer Geldbuße immer eine unzulässige Verschlechterung gegenüber dem bloßen Bußgeldausspruch dar.*

*Da das Amtsgericht in seinem Beschluss vom 11.06.2014 allein auf eine Geldbuße erkannt, aber kein Fahrverbot verhängt hatte, war es, nachdem der Beschluss auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen aufgehoben worden war, dem Tatrichter nach § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 358 Abs. 2 Satz 1 StPO verwehrt, die ursprüngliche Entscheidung in Art und Höhe der Rechtsfolgen zum Nachteil des Betroffenen zu ändern. Damit verbot sich die Verhängung eines Fahrverbots. Der Umstand, dass das Amtsgericht die ursprüngliche Geldbuße von 400 € auf 200 € reduziert hat, ändert hieran nichts.*
*OLG Bamberg, Beschluss vom 05.03.2015, Az. 3 Ss OWi 320/15*

## FAHRERLAUBNISRECHT

***Keine Fahrerlaubnisentziehung bei mehrere Jahre zurückliegender Alkoholabhängigkeit***

*Von einer fehlenden Fahreignung ist insbesondere dann auszugehen, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist.*

*Entgegen der Ansicht der Behörde lässt das medizinisch-psychologische Gutachten nicht den Schluss darauf zu, dass der Betroffene ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Nach Ziffer 8.3 der Anlage 4 zur FeV lässt die Abhängigkeit von Alkohol die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entfallen. Eine gegenwärtige Alkoholabhängigkeit konnte im medizinisch-psychologischen Gutachten jedoch nicht festgestellt werden.*

*Nach Ziffer 8.4. der Anlage 4 zur FeV besteht nach einer Entwöhnungsbehandlung wegen Alkoholabhängigkeit die Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn die Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist. Der Betroffene hat von Dezember 2010 bis Anfang März 2011 eine stationäre Entwöhnung durchlaufen. Dies geht aus dem ärztlichen Entlassungsbericht hervor. Dieser stellt dem Antragsteller eine positive Prognose aus. Es liegt weiter ein ärztliches Attest von September 2014 vor, in dem der behandelnde Hausarzt dem Antragsteller ebenfalls Abstinenz seit dieser Zeit bescheinigt. Auch hat der Betroffene in seinem medizinisch-psychologischen Begutachtungstermin angegeben, seit 2010 keinen Alkohol mehr zu sich genommen zu haben.*

*Allein daraus, dass Anlass für die weitere medizinisch-psychologische Begutachtung einer möglicherweise überwundenen Alkoholabhängigkeit des Betroffenen gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 e FeV besteht, folgt nicht, dass er bis zur Klärung dieser Frage als ungeeignet zu gelten hat. Auch die im Jahr 2011 laut ärztlichem Befundbericht nachweislich gegebene Alkoholabhängigkeit des Betroffenen führt allein nicht dazu, dass er deswegen auch mehr als drei Jahre später noch ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Denn der zwischen der letzten gesicherten ärztlichen Diagnose und der Entziehung der Fahrerlaubnis liegende Zeitraum ist derart lang, dass ohne weitere konkrete Anhaltspunkte nicht darauf geschlossen werden kann, dass der Antragsteller wegen Alkoholabhängigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet ist. Solche konkreten Anhaltspunkte sind nach Aktenlage nicht ersichtlich und auch nicht geltend gemacht worden.*
*VG Stade, Beschluss vom 18.03.2015, Az. 1 B 382/15*

Gründen widerrufbar ist. Der Arbeitgeber ging offenbar selbst nicht davon aus, dass die von der Arbeitnehmerin als Maklerbetreuerin geschuldete Tätigkeit nur unter Nutzung eines Kraftfahrzeugs erledigt werden kann. Die Entziehung der Fahrerlaubnis einer Maklerbetreuerin einer Versicherungsgesellschaft ist nicht an sich geeignet, einen wichtigen Grund zur fristlosen Kündigung abzugeben, wenn der Arbeitnehmerin zwar ein Dienstfahrzeug für die Besuchsfahrten zu den Maklern zur Verfügung gestellt worden ist, der Nutzungsvertrag es jedoch zulässt, dass das Firmenfahrzeug von Dritten gefahren werden darf und die Arbeitnehmerin während der Sperrzeit angeboten hat, sich von einem Verwandten fahren zu lassen. Auch der Einwand des Arbeitgebers greift nicht durch, die Mitarbeiterin könne die ihr obliegenden Aufgaben nur dann innerhalb der Arbeitszeit erledigen, wenn sie die durchschnittlich geforderten sieben Fahrten zu den Maklern pro Woche konzentriert an zwei bis drei Tagen durchführe, um sodann noch genügend Zeit für die Aufbereitung im Homeoffice zu haben. Hierbei berücksichtigt der Arbeitgeber nicht, dass die Arbeitnehmerin bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zumindest in der Eisenbahn am Laptop arbeiten und damit die Fahrtzeiten anders als im Auto sogar produktiv nutzen könnte.

Soweit der Arbeitgeber hiergegen datenschutzrechtliche Bedenken erhoben hat, sind diese bei Verwendung einer Sichtschutzfolie unbegründet. Dessen ungeachtet hat die Arbeitnehmerin dem Arbeitgeber unstreitig angeboten, sich bei etwaigen Kundenbesuchen gegebenenfalls auch von einem Verwandten fahren zu lassen. Gemäß § 7 des Kraftfahrzeugnutzungsvertrags darf das Dienstfahrzeug ausdrücklich auch von Familienangehörigen oder Lebensgefährten benutzt werden. Aufgrund dieser ausdrücklichen vertraglichen Regelung hätte mithin für die Arbeitnehmerin auch die Möglichkeit bestanden, sich – ohne nochmalige Zustimmung des Arbeitgebers – von einem Verwandten zu den einzelnen Maklern fahren zu lassen, wenn diese mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeitgerecht nicht zu erreichen gewesen wären. Zudem hat die Arbeitnehmerin unbestritten vorgetragen, dass der ganz überwiegende Teil der von ihr zu betreuenden Makler (80–85 %) in einer Stadt ansässig ist. Es ist nicht ersichtlich, warum nicht an einem Tag mehrere in der gleichen Stadt ansässige Makler mit der Bahn und öffentlichen Nahverkehrsmitteln (U-Bahn, S-Bahn, Bus) von der Mitarbeiterin besucht werden können.

Das Gericht gelangte daher zu dem Ergebnis, dass die Arbeitnehmerin für die Ausübung ihrer Tätigkeit überhaupt nicht auf die Nutzung eines Pkw angewiesen ist, weshalb der Entzug der Fahrerlaubnis in dem entschiedenen Fall auch keinen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung bildet.

***Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, St. Augustin***
***Kontakt: kanzlei@fischer-lohmar.de***
***Internet: www.fischer-lohmar.de***

## AUTOR

**RECHTSANWALT LUTZ D. FISCHER**
aus St. Augustin berät und vertritt mittelständische Unternehmen, Unternehmerpersönlichkeiten sowie Privatpersonen im Wirtschafts-, Zivil-, Arbeits- und Verkehrsrecht und ist bundesweit als juristischer Dienstleister tätig. Ein besonderer Kompetenzbereich liegt im Bereich des Dienstwagen- und Fuhrparkrechts. Rechtsanwalt Fischer ist Mitglied der ARGE (Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein) und Autor zahlreicher Publikationen zum Dienstwagen- und Verkehrsrecht. Als freiberuflicher Dozent ist er für das Goethe-Institut in Bonn tätig und hält bundesweit Seminare zu „Dienstwagenüberlassung und Arbeitsrecht“ sowie zu „Professionelles Schadensmanagement im Fuhrpark“ für das Weiterbildungsinstitut CompendiumPlus aus Osnabrück.

InNuce®
Automotivated Software.

FleetScape® IP
Information auf Knopfdruck.

**Vereinfachte Belegverarbeitung**
Erfassen Sie Ihre Belege noch schneller durch die vollständig überarbeitete Belegmaske.

**Dokumentenarchiv**
Zentraler Zugriff auf beliebige Dokumente.
Der Direktzugriff für Fuhrparkleiter und Fahrer.

**Dashboard**
Konfigurierbar und mit zahlreichen Widgets ausgestattet für den Schnelleinstieg.

**Automatisierte Mailverarbeitung**
Für die direkte E-Mail Korrespondenz zwischen Fahrer und System (z. B. Kilometerstandsmeldungen oder pdf-Dateien).

www.innuce-solutions.de

# Der Infiniti Q50

INFINITI

INSPIRED PERFORMANCE

infiniti.eu

Abgebildetes Modell: Infiniti Q50 2,0t Sport. Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,8, außerorts 5,2, kombiniert 6,5. $CO_2$-Emissionen kombiniert: 151 g/km. (Messverfahren gem. EU-Norm). **Effizienzklasse: C.**

# TECHNOLOGIE IN DEN RICHTIGEN HÄNDEN.

Technologie ist dazu da, um Sie zu unterstützen. Wie die direkt-adaptive Lenkung, die für präzises Lenken und damit maximalen Fahrspaß sorgt.

**INFINITI ZENTRUM BERLIN, BREMEN, DRESDEN, DÜSSELDORF, FRANKFURT, HAMBURG**

## ZWISCHENFAZIT

Nach Millionen Testkilometern in selbstfahrenden Autos hat Google elf kleinere Unfälle bestätigt. „Wenn man oft genug auf der Straße ist, passieren Unfälle, egal ob man in einem selbstfahrenden Auto ist oder nicht“, erklärt Chris Urmson, Self-Driving Car Head von Google, im Blog des Konzerns. Manchmal werde das Auto im Stehen von einem anderen getroffen, kleine Rempler, wie sie im Alltag immer wieder vorkommen. Alle elf Unfälle mit Google-Autos seien in diese Kategorie einzuordnen. Sieben Mal seien andere Fahrer auf die Google-Wagen aufgefahren. Ansonsten kam es zu leichten seitlichen Berührungen, in einem Fall war ein überfahrendes Stoppschild der Grund für einen Zusammenstoß. „Auf 1,7 Millionen Meilen haben wir viel über unser System gelernt“, heißt es im Blog, „und darüber, wie Menschen fahren“. Alle Unfälle wird man auch nie verhindern können”, resümierte Urmson. Googles Flotte von mehr als 20 Roboter-Autos ist seit knapp fünf Jahren unterwegs. Derzeit kommen pro Woche 16.000 Kilometer hinzu.

## EFFIZIENT

Dem Auto steht die beste Zeit noch bevor: Die Anbindung ans Internet macht Fahrzeuge sicherer, bringt mehr Fahrspaß und senkt den Kraftstoffverbrauch. Vernetzung macht das Auto effizienter, sagte Dr. Volkmar Denner, Vorsitzender der Bosch-Geschäftsführung, auf dem 17. Technischen Kongress des VDA in Filderstadt. Als Beispiel dafür nannte der Bosch-Chef den vernetzten elektronischen Horizont. Diese Bosch-Technologie liefert künftig wichtige Verkehrsinformationen zu Wanderbaustellen, Staus und Unfällen in Echtzeit. Auf dieser Basis lassen sich auch bestehende Funktionen wie Start-Stopp-Segeln weiter verbessern. Somit werden die $CO_2$-Emissionen um einen zweistelligen Prozentwert gesenkt. Diese effizienzsteigernden Maßnahmen sollten von der EU als Ökoinnovation anerkannt werden, fordert Denner. Zudem wies er darauf hin, dass durch die intelligente Vernetzung die Alltagstauglichkeit elektrifizierter Fahrzeuge steige. Schon in zehn Jahren werden über 15 Prozent aller Neufahrzeuge weltweit elektrifiziert sein, so Denner. Um die elektrische Reichweite von Hybriden und Elektroautos noch weiter zu erhöhen, verbessert Bosch auch die elektronische Steuerung der Batterie.

## STEUERUNGSSYSTEM

Das Herzstück künftiger Systeme für das pilotierte Fahren, die Audi entwickelt, ist das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät, kurz zFAS genannt. Dieses Mastermind nutzt modernste Hochleistungsprozessoren und wird in absehbarer Zeit Schritt für Schritt in die Modellpalette einziehen. Im zFAS läuft eine Vielzahl unterschiedlicher Sensorinformationen zusammen. Daraus errechnet es blitzschnell ein vollständiges Modell der Fahrzeugumgebung und stellt diese Informationen allen Assistenzsystemen zur Verfügung. In naher Zukunft werden im Zusammenspiel mit Audi connect die pilotiert fahrenden Autos von Audi zusätzlich fähig sein, während der Fahrt permanent zu lernen. Über das Mobilfunknetz – wo verfügbar, via LTE – fließen die Daten, die das zFAS-Board errechnet, zu einem IT-Backend in der Cloud. Dieses bereitet sie mit Algorithmen des Machine Learnings und der künstlichen Intelligenz auf und sendet die Daten ins Auto zurück. Auf diese Weise baut das zFAS-Board permanent seine Leistungsfähigkeit aus, um selbst komplexe Situationen immer besser zu beherrschen. So lernen die pilotiert fahrenden Autos von Audi jeden Tag und mit jeder neuen Situation, die sie durchlaufen, dazu.

## BESCHLUSS

Der Bundesrat fordert in einer Entschließung von der Bundesregierung, neben der A9 in Bayern weitere Versuchsstrecken für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge auszuweisen. Dies sei nötig, „um die unterschiedlichen System- und Forschungsansätze der Fahrzeughersteller und Zulieferer in Deutschland zu unterstützen“. Die Länder erinnern an eine Empfehlung des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2015, wonach das automatisierte Fahren die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs verbessern, einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und den Fahrkomfort erhöhen könne. Deutschland müsse sich beeilen, um im internationalen Wettbewerb in diesem Bereich ganz vorn mit dabei zu sein. Hierzu sei es nötig, Genehmigungsverfahren zu regeln sowie Haftungs- und Versicherungsfragen zu klären. Der Beschluss geht auf einen Antrag Baden-Württembergs und Niedersachsens zurück. Auch Nordrhein-Westfalen will autonome Autos testweise auf Autobahnen im Ruhrgebiet lassen. Die Bundesregierung hatte noch im März weiteren Versuchsstrecken jenseits der A9 eine Absage erteilt.

## UMFRAGE

Knapp 70 Prozent der Deutschen fehlt aktuell noch Vertrauen, das Steuer ihres Fahrzeugs komplett digitaler Technik zu überlassen. Insbesondere Hackerangriffe auf die Auto-IT sorgen bei den meisten für Sicherheitsbedenken. Eindeutig positiv bewertet dagegen die große Mehrheit den Nutzen digitaler Fahrzeuge für den Unfallschutz. Gut 80 Prozent finden es wichtig, dass vernetzte Autos künftig Unfall- und Gefahrenstellen schneller an die anderen Verkehrsteilnehmer weitermelden können. Das zeigt die aktuelle Umfrage von CSC „Autos der Zukunft – Connected Cars 2015“. Dafür wurden im Auftrag von CSC 1.500 Verbraucher in Deutschland (1.000), Österreich (250) und der Schweiz (250) durch den Paneldienstleister Toluna befragt. Heute schon sehen die Verbraucher in der digitalen Revolution von Fahrzeugen eine Reihe handfester Vorteile. Die Verkehrsteilnehmer rechnen nicht nur bei Unfall- und Gefahrenstellen mit schnelleren Warnsystemen der kommunizierenden Autos, sondern erwarten künftig einen reibungsloseren Verkehrsfluss auf den Straßen. Darüber hinaus rechnet gut jeder Zweite (59 Prozent) mit einem Sicherheitsplus durch die Datenauswertung des eigenen Fahrzeugs.

## STUDIE

Die Daimler-eigene „Daimler und Benz Stiftung“ hat in Berlin eine von ihr in Auftrag gegebene wissenschaftliche Studie unabhängiger Experten zum fahrerlosen Auto vorgelegt. Erstes Fazit: Das autonome Fahren wird nicht nur die Welt des Autos verändern. Auch unsere Städte werden anders aussehen, wenn mit der Umwelt vernetzte Fahrzeuge selbstständig unterwegs sind, sich von alleine Parkplätze suchen und später ihre Nutzer am gewünschten Ort wieder abholen. „Das wird Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr ebenso haben wie auf die Städteplanung oder die Zahl der Autos, die in den Metropolen unterwegs sein werden“, erklärt Mit-Autor Hermann Winner von der Uni Darmstadt. „Besonders wichtig ist es aber, mit den Menschen heute schon die Möglichkeiten und Veränderungen zu diskutieren, die das neue Autozeitalter mit sich bringen wird“, sagt Verkehrsforscherin Barbara Lenz von der Berliner Universität. Derzeit sei nämlich der Wunsch nach so einer Art von Fahrzeug bei den potenziellen Nutzern noch nicht zu erkennen. Da geht es aber auch um Vorbehalte, sich der Technik gleichsam auszuliefern, wenn die Verantwortung an ein kompliziertes technisches System übergeben wird. „Die Vorteile der künftigen Technik (...) müssen den Menschen noch vermittelt werden.“

*Typisch Ford:*

# *1.000 Unternehmer gesucht für die längste Probefahrt Deutschlands*

EXKLUSIV FÜR GEWERBETREIBENDE

## Ford Langzeittestfahrt[1]

Nutzen Sie jetzt für ein ganzes Jahr bis zu 6 attraktive Ford Modelle zu Top-Konditionen. Denn bei der Ford Langzeittestfahrt ist alles inklusive – Kfz-Steuern, Kfz-Versicherung, Rundfunkgebühren sowie Überführungs- und Zulassungskosten. Eine Anzahlung und Schlussrate sind nicht fällig. Mehr Informationen bei allen teilnehmenden Ford Partnern oder unter ford-firmenkunden.de

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

[1] Die Ford Langzeittestfahrt ist ein Angebot der ASS Athletic Sport Sponsoring GmbH, Harpener Heide 2, 44805 Bochum. Die ASS Athletic Sport Sponsoring GmbH ist ein Kooperationspartner der Ford-Werke GmbH. Angebot gilt bei Vertragsabschluss für 365 Tage am Stück (12 Monate) und nur für Gewerbekunden (ausgeschlossen sind Großkunden mit Ford Rahmenvertrag). Aktionszeitraum: 04.05.2015 – 31.12.2015. Es wird ein Überlassungsvertrag über 365 Tage mit der ASS Athletic Sport Sponsoring GmbH geschlossen. Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge sind ausgewählte noch nicht zugelassene Modelle: Ford Focus, Ford Mondeo, Ford Kuga, Ford (Grand) C-MAX, Ford S-MAX und Ford Galaxy. Details erfahren Sie bei allen teilnehmenden Ford Partnern. Pro Gewerbekunde kann maximal ein Fahrzeug pro Modell, somit maximal 6 Fahrzeuge insgesamt, überlassen werden. Der Nachweis eines ausgeübten Gewerbes und eines hierfür gewerblich genutzten Fremdfabrikats ist Voraussetzung zur Teilnahme an der Aktion. Mindestalter 18 Jahre.

Ford

Eine Idee weiter

Stellen Sie sich eins vor: Ein Kind springt unvorhergesehen zwischen zwei Autos hervor auf die Straße. Eine menschliche Reaktion wäre: sich erschrecken, das Lenkrad herumreißen, im Gegenverkehr landen. Das autonom fahrende Auto würde hingegen, so die Vorstellung, blitzschnell den perfekten Bremswinkel errechnen und ein sanftes Abbiegen vornehmen sodass sowohl Kind als auch Gegenverkehr verschont blieben. Nicht Bequemlichkeit, sondern erhöhte Sicherheit sollen automatisch gesteuerte Autos bieten und ein unfallfreies Durchkommen erleichtern. Was heute schon machbar ist und welche Entwicklungen die Automatisierung der Fahrzeuge nehmen wird, untersucht Flottenmanagement gemeinsam mit Experten in diesem Artikel.

Quelle: Audi

# PASSAGIER ODER PILOT?

Nicht erst seit diesem Jahr herrscht in der Automobilforschung reger Betrieb. Grund dafür sind die Entwicklungen hin zum vollautonomen Fahrzeug, welches uns nicht nur mehr Komfort bieten, sondern in erster Linie das Autofahren sicherer machen soll. Doch zunächst einmal ein kleiner Exkurs in die Begrifflichkeiten dieses hoch spannenden Themas: Grundlage und erster Schritt ist das assistierte beziehungsweise teilautonome Fahren, bei dem der Fahrer durch zahlreiche oft getrennte Fahrerassistenzsysteme bei der Fahraufgabe unterstützt wird. Noch einen Schritt weiter geht man in der Entwicklung mit den Begriffen „hochautomatisiertes Fahren“ und „pilotiertes Fahren“, wo das Fahrzeug eine eigene Intelligenz besitzt, die vorausplant und die Fahraufgabe zumindest in den meisten Situationen übernehmen könnte. Am Schluss steht das (voll-)autonome Fahren, bei dem das Fahrzeug selbsttätig und ohne Einwirkung des Fahrers fährt.

Doch wo stehen wir heute in der Entwicklung? Bereits im April konnte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, sich von den technischen Fähigkeiten des Audi A7 piloted driving concept überzeugen lassen. Nach der Fahrt im Versuchsfahrzeug „Jack“ erklärte er: „Automatisiertes Fahren ist keine Science-Fiction. In wenigen Jahren werden automatisierte Fahrzeuge im Straßenverkehr unterwegs sein. Digitale Technik kann dem Fahrer Aufgaben abnehmen und mehr Sicherheit und Komfort bringen. Langfristig lautet das Ziel: die komplett vernetzte Straße. Staus und Umweltbelastungen werden reduziert, die Verkehrssicherheit wird erhöht und die Infrastruktur optimal ausgelastet. Ich sehe große Chancen für den Wirtschafts- und Innovationsstandort Deutschland. Unsere Autoindustrie hat die attraktivsten Produkte in der Welt. Unser Ziel muss es sein, auch beim automatisierten Fahren an der Weltspitze zu bleiben.“

Die Ingolstädter dokumentieren ihren Fortschritt bei dieser Technologie immer wieder mit spektakulären Demonstrationen: So zirkelte in den Vereinigten Staaten ein Audi TTS ohne Fahrer auf einem Salzsee die markentypischen ‚Vier Ringe’ in die Oberfläche und bezwang den Pikes Peak in den Rocky Mountains fahrerlos. Im Herbst 2014 fuhr ein RS 7 Sportback auf der Rennstrecke von Hockenheim ohne Fahrer am Limit der Fahrphysik. Seit Jahresbeginn demonstriert Audi auf öffentlichen Straßen die nächsten Schritte des pilotierten Fahrens, beispielsweise unter realen Verkehrsbedingungen auf dem US-Highway von der Westküste bis nach Las Vegas.

Doch abseits der Medienwirksamkeit haben die Entwicklungen auch einen hohen Nutzen für Fahrer und Umwelt: „Autofahren wird durch autonomes Fahren in erster Linie komfortabler, aber auch sicherer. Der Fahrer wird bei eintönigen Fahrten im Stau oder auf der Autobahn entlastet. Darüber hinaus besteht für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung die Chance, mobil zu bleiben und zu werden. Sicherlich werden alle Berufspendler und Langstreckenfahrer, die nicht auf den Individualverkehr verzichten wollen oder können, die Vorteile von mehr Sicherheit und Komfort schätzen.

Uns ist wichtig, dass automatisierte Fahrfunktionen bis hin zum autonomen Fahren für unsere Kunden immer eine Option und kein Zwang sein sollen. Am Ende werden wir immer die Entscheidung dem Kunden überlassen, ob und in welchen Situationen er selbst fahren möchte oder gefahren werden will. Zusätzlich werden wir allerdings ein autonomes Fahren nur auf den Strecken erlauben, wo wir diese Funktion zuverlässig anbieten können“, erläutert Dr. Eberhard Zeeb, Leiter Fahrautomatisierung, Konzernforschung und Vorentwicklung bei der Daimler AG.

Nach wie vor sind technisch nicht alle Hürden für das vollautonome Fahrzeug genommen. Die Leistungsfähigkeit des Menschen ist einer automatisierten Fahrfunktion in bestimmten Situationen nach wie vor deutlich überlegen. Daher werden automatisierte Fahrfunktionen kurz- und mittelfristig in sehr strukturierten Umgebungen, wie zum Beispiel auf der Autobahn, eingeführt, wo es

in der Regel keine Fußgänger und Radfahrer gibt. Da auch rechtliche Fragen neu geregelt werden müssen, ist selbstverständlich auch der „politische Wille“, vor allem aber auch eine gesellschaftliche Akzeptanz bei der Einführung autonomer Fahrzeuge entscheidend.

Gerade die rechtlichen Grundlagen fehlen heute noch: „Limitierend wirken sich bisher vor allem die Vorschriften der Wiener Straßenverkehrskonvention von 1968 aus. Diese besagen zum Beispiel, dass Autofahrer jederzeit die Kontrolle über ihr Fahrzeug haben müssen. Hochautomatisiertes Fahren ist damit nach derzeitigem Stand nicht erlaubt. Überarbeitungen der Vorschriften sind aber bereits intensiv in der Diskussion. Geplant ist, automatisierte Fahrfunktionen zumindest dann zu erlauben, wenn der Fahrer sie jederzeit übersteuern oder ausschalten kann. Änderungsbedarf an geltenden Vorgaben besteht auch im Rahmen der ECE-Regelung R 79 der Europäischen Union. Diese erlaubt automatische Lenkeingriffe derzeit nur bis zu einem Geschwindigkeitsbereich von circa zehn Stundenkilometern. Weiter unklar ist jedoch, inwieweit Aktivitäten wie Lesen oder Surfen im Internet erlaubt sein werden, während ein Auto selbstständig fährt. Auch die deutsche Straßenverkehrsordnung regelt dies bislang noch nicht eindeutig. Der angemeldete Testbetrieb auf öffentlichen Straßen ist dagegen in Deutschland und zum Beispiel auch in den USA schon möglich. Seit Anfang 2013 fahren Bosch-Erprobungsfahrzeuge hochautomatisiert auf der Autobahn A81 und der US-Interstate I280“, gibt Maria Belén Aranda Colás, Projektleiterin für automatisiertes Fahren bei Bosch, zu verstehen.

Das Marktpotenzial ist groß, da autonomes Fahren für fast alle Menschen einen relevanten Mehrwert bietet: Zeitersparnis in dem Sinne, dass die Zeit unterwegs für andere Zwecke genutzt werden kann. Viele Menschen wollen in den wachsenden Metropolen dieser Welt nicht länger unnütz hinter dem Steuer sitzen, sondern die wertvolle Zeit lieber mit Dingen wie Nachrichten lesen oder E-Mails schreiben verbringen oder sie wollen rechtzeitig im Kino ankommen und das Auto deshalb selbst auf Parkplatzsuche schicken.

Die Akzeptanz vom autonomen Fahren hängt dabei stark davon ab, aus welchem Umfeld derjenige kommt und womit er alltäglich zu tun hat: Ein Informatiker aus dem Silicon Valley wird womöglich viel eher in ein autonom fahrendes Auto steigen als jemand, der nur wenig mit Technik zu tun hat. Daher wären hier Sicherheitsmechanismen, analog zu TÜV oder HU, ein weiterer Schritt, um auch die letzten Unsicherheiten gegenüber dieser automobilen Evolution abzubauen. Doch hier gibt es noch Nachholbedarf bei den Herstellern, Zulieferern und in der Politik: „Bisher gibt es diese Bestrebungen nur herstellerintern und es ist auch so, dass wir dort auch längst noch nicht alle Antworten auf alle Fragen haben. Was aber grundsätzlich klar festzustellen ist: Wenn ein Fahrzeug vollautonom fährt, dann muss es fehlerfrei sein und das Auto mindestens so zuverlässig bewegen, wie ein konzentrierter Fahrer es tun würde. Dies bedarf technischer Voraussetzungen, die in den heutigen Fahrzeugen als solche überhaupt noch nicht vorhanden sind. So müssen gegebenenfalls Fahrzeugsysteme redundant ausgelegt werden, wenn zum Beispiel die Lenkpumpe bei einer elektromechanischen Lenkung ausfallen würde, muss das Fahrzeug dennoch sicher an den Straßenrand gelenkt werden und dort zum Stehen kommen. Heutige Fahrzeuge würden einen Systemfehler melden, der rein elektrisch nicht zu überbrücken ist, und den Fahrer zwingen einzugreifen. Trotz noch vieler offener Fragen gibt es aber bereits Bestrebungen und auch Vereinbarungen zwischen den Automobilherstellern, die im Prinzip schon einmal einen wichtigen Bereich abdecken – die Car-2-Car-Kommunikation. Mittlerweile gibt es einen in Europa vereinheitlichten Standard, den auch alle akzeptieren, sodass die Fahrzeuge in der Lage sind, miteinander zu reden. Das ist aus meiner Sicht schon einmal sehr lobenswert, doch diese Bestrebungen müssen noch viel weiter gehen“, erklärt Dr. Peter Mertens, Vorstand für Forschung und Entwicklung bei Volvo.

## Fazit

Das Ziel vollautonomes Fahren ist bereits gesetzt, doch es besteht noch eine Vielzahl von offenen Fragen, die es zu klären gilt, bevor Serienfahrzeuge mit dieser Technologie auf den Markt kommen können. Der Großteil der befragten Experten geht davon aus, dass dies nicht vor 2025 der Fall sein wird, eher sogar später. Doch auch für die kommenden Fahrzeuggenerationen ist mit einem Zuwachs an Fahrerassistenzsystemen zu rechnen, die den Fahrer nicht nur in lästigen Situationen wie im Stau stehen oder der Parkplatzsuche unterstützen, sondern die gerade dann zur Stelle sind, wenn der Fahrer einmal unaufmerksam ist. Es bleibt also spannend.

Der A.T.U Rundum-Service für Ihren Fuhrpark
Autoglas bei A.T.U:
Mit mehr als 600 Standorten garantiert
in der Nähe Ihres Fuhrparks
» Autoglas-Austausch
» Steinschlag-Reparatur
» Vor-Ort-Service
» Hol- und Bringservice
Goldene Flottina 2012
Erster Platz in der Kategorie „Beliebteste freie Werkstatt“
Autoflotte
FIRMENAUTO
www.atu.de/b2b oder unter +49 (0) 180 6 27 27 28 981*
* vodafone 0,20 Ct. je Anruf aus dem dt. Festnetz, max. 0,60 Ct. je Anruf aus den dt. Mobilfunknetzen
ATU
Die Nr.1 Meisterwerkstatt

# Einmal prüfen bitte!

(Quelle: Tüv Süd)

So langsam dürfte es sich bei den Fuhrparkverantwortlichen herumgesprochen haben: Fahrzeuge, die betrieblich zugelassen und genutzt werden, müssen sich mindestens einmal jährlich einer UVV-Prüfung unterziehen. Die Prüfung hat von einem Sachkundigen zu erfolgen. Dabei ist es notwendig, dass sich die Fahrzeuge in einem verkehrssicheren und arbeitssicheren Zustand befinden. Ein TÜV-Bericht selbst reicht nicht, da hier nur der verkehrssichere Zustand geprüft wird. Aus diesem Grund fasst Flottenmanagement im Special „UVV/Ladungssicherung" die wichtigsten Details der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) zusammen und geht als Teil der UVV-Prüfung explizit darauf ein, wie Ladung im Fahrzeug zu sichern ist.

Dass Unwissenheit nicht vor Strafe schützt, gilt auch für Fuhrparkleiter. Als Fahrzeughalter haften sie bei Gesetzesverstößen – selbst wenn diese auf das Fehlverhalten von Fahrern zurückgehen. Das gilt nicht nur, wenn die Fahrer es mit der Straßenverkehrsordnung nicht so genau nehmen, sondern auch für die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften. Zugleich sind die Unfallverhütungsvorschriften Teil der berufsgenossenschaftlichen Verordnungen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, wodurch sie für jedes Unternehmen und jeden Versicherten der gesetzlichen Unfallversicherung Gesetzescharakter besitzen.

Ebenso wie jeder andere Arbeitsplatz unterliegt auch der Platz hinterm Steuer des Dienstwagens dem Geltungsbereich der UVV. Dabei umfassen die Vorschriften in diesem Bereich unter anderem die Warnwestenpflicht, die Ladungssicherung sowie die Fahrzeugprüfung durch Fahrpersonal und Sachkundige. Rechtsanwalt Lutz D. Fischer erläutert in seinem Artikel „UVV-Prüfung im Fuhrpark nach DGUV Vorschrift 70" ab Seite 64 die wichtigsten rechtlichen Grundlagen für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften in der Flotte, die seit dem 1. Mai 2014 in der DGUV Vorschrift 70 (Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge, bisher: BGV D29) geregelt werden.

## Mindestens einmal im Jahr

Für die Einhaltung der UVV trägt der Fahrzeughalter beziehungsweise bei Dienstwagen der Arbeitgeber die Verantwortung. Es gilt, die jeweiligen Fahrzeuge laut DGUV Vorschrift 70 einmal jährlich zu prüfen und deren Zustand zu dokumentieren. Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften stellen eine Ordnungswidrigkeit dar und können mit einem Bußgeld von bis zu 10.000 Euro geahndet werden – im schlimmsten Fall mit einer Freiheitsstrafe. Dass die UVV-Prüfung in vielen Unternehmen eher eine untergeordnete Rolle spielt, zeigt unsere Onlineumfrage (ab Seite 68) zu diesem Thema: Lediglich 64 Prozent der Befragten gaben an, dass sie die Dienstwagenberechtigten mindestens einmal im Jahr in den Unfallverhütungsvorschriften unterweisen. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass das Thema UVV bei mehr als einem Drittel eher stiefmütterlich behandelt wird und sogar 20 Prozent auf die Unterweisung ganz verzichten.

Die Unterweisung hat dabei nicht unbedingt durch den Fuhrparkverantwortlichen zu erfolgen – Seminare, Autohäuser sowie Werkstätten und Onlinetools sind rein rechtlich gesehen auch möglich. Denn wer weiß, wie intensiv sich der jeweilige Fuhrparkleiter vorab mit der Thematik auseinandergesetzt hat? Gut, dass mittlerweile Gutachter und Flottendienstleister nicht nur die Schulung der Dienstwagenberechtigten vor Ort, sondern die Unterweisung auch online anbieten. Welche Vorteile das Outsourcing der Unterweisung der dienstwagenberechtigten Mitarbeiter hinsichtlich der Unfallverhütungsvorschriften hat und inwieweit Onlinetools hier einen Mehrwert bieten, wird im Artikel „Arbeitsplatz Dienstwagen" ab Seite 70 umfangreich erläutert.

Neben der Schulung für Dienstwagennutzer muss das Unternehmen auch Sorge dafür tragen, dass die Fahrzeuge selbst sicher und ihre Mitarbeiter in den Fahrzeugen gegen „Gefahren für Leben und Gesundheit" geschützt sind. Das heißt, sämtliches Equipment, welches den Arbeitsplatz Auto sicher macht, muss an Bord sein. Ebenso wie Verbandkasten oder Warnweste, die im Falle einer Panne oder eines Unfalls die Sicherheit des Fahrers unterstützen. Weiterhin schreibt die Berufsgenossenschaft einen jährlichen Fahrzeugcheck vor, der beispielsweise auch im Rahmen von Inspektion oder Wartung in die Wege geleitet werden kann. Dieser muss schriftlich dokumentiert und der Bericht mindestens bis zur folgenden Prüfung aufbewahrt werden – am besten durch den amtlichen Vordruck der Berufsgenossenschaften. Die Prüfung darf auch intern stattfinden. Qualifiziertes Personal vorausgesetzt, dazu werden entsprechende Schulungen für Sachkundige angeboten.

## Ladung sichern

Ein weiterer zentraler Bestandteil der Unfallverhütungsvorschriften ist das Thema Ladungssicherung. Unternehmer sind grundsätzlich bei gewerblichen Transporten, unabhängig vom Fahrzeug, verpflichtet, für sichere Ladungsmöglichkeiten zu sorgen und das passende Equipment zur Verfügung zu stellen: Das heißt mindestens vier Zurrpunkte im Laderaum sowie eine Absicherung des Bereichs oberhalb der Rückenlehne durch Netze oder Gitter. Denn selbst mobile Navigationssysteme, das Tablet oder lose Gegenstände im Kofferraum fliegen bei einem Unfall mit einem Vielfachen ihres Gewichts durch das Fahrzeug und können so schnell zur Gefahr für Insassen und andere Verkehrsteilnehmer werden. Daher gehört es auch zu den Aufgaben des Fuhrparkverantwortlichen, die Fahrer in die Handhabung und Vorschriften der Ladungssicherung einzuweisen und sie durch Stichproben zu kontrollieren.

Die Sicherung der Ladung liegt dabei nicht nur im Interesse der Fuhrparkleiter, auch Fahrzeughersteller sowie Fahrzeugeinrichter befassen sich mit den Problematiken bei einem Unfall und bieten ein umfangreiches Produktportfolio zur Ladungssicherung an. Dass hier neben den Einrichtungssystemen für Transporter (ab Seite 80) auch kleine modulare Systeme für den Pkw-Bereich (ab Seite 76) angeboten werden, ist sicherlich nicht jedem bewusst. Aber diese modularen Systeme erweitern das ohnehin umfangreiche Zubehörprogramm der Fahrzeughersteller um Ordnungssysteme, die gerade in den Kombiservicefahrzeugen ihre Fans finden werden.

Doch nicht immer gilt es, Kleinteile im Laderaum zu verstauen, sondern ganz einfach große oder sperrige Fracht von einem Ort zum anderen Ort zu transportieren. Daher gibt der Artikel „Vorsicht Ladung!" (ab Seite 74) grundlegende Tipps für den Transport von Großteilen mittels Verzurrgurten, Zurrnetzen et cetera.

# Das Beste am Showbiz: der Showbus.

Der neue Vito Tourer SELECT mit hochwertigem Interieur.

Mit dem neuen Vito Tourer stehen Sie bei jeder Tour im Rampenlicht. Denn mit seinem geräumigen Innenraum und dem variablen Sitzkonzept macht er das Ein- und Ausladen spielend einfach – so legen Sie schon backstage einen großen Auftritt hin. Am besten gleich selbst erleben. Bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder auf meinneuermitarbeiter.de

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

Eine Marke der Daimler AG

Die Abbildung enthält Sonderausstattungen. Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

# UVV-Prüfung im Fuhrpark nach DGUV Vorschrift 70

*Die UVV-Prüfung muss ein Sachkundiger durchführen*

Alles neu macht bekanntlich der Mai. Bereits seit dem 1. Mai 2014 gibt es eine neue Systematik für das Vorschriften- und Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherung, mit dem Arbeitsplätze in Betrieben gesund und sicher gestaltet werden sollen. Da es zahlreiche UVV-relevante Vorschriften gibt und eine Verletzung des Arbeitsschutzes sogar zu einem Bußgeld unter anderem gegen den Fuhrparkverantwortlichen führen kann, sollte das Fuhrparkmanagement hier unbedingt den Überblick bewahren.

## Unfallverhütungsvorschriften - was gilt grundsätzlich?

Unfallverhütungsvorschriften (UVVen) gehören zum Vorschriften- und Regelwerk der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes. Das staatliche Arbeitsschutzrecht wie das ArbSchG hat prinzipiell Vorrang. Der Arbeitgeber hat die Pflicht, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen, vergleiche § 3 ArbSchG. Entsprechend den Bestimmungen des Arbeitsschutzgesetzes sind ein Dienstwagen, ein Bus, ein Lkw zugleich Arbeitsmittel beziehungsweise Arbeitsplatz – ebenso wie ein Schreibtischarbeitsplatz – so dass die Arbeitsschutzbestimmungen in vollem Umfang greifen. Solange ein Fahrzeug dienstlich zum Einsatz kommt, ist es als Arbeitsmittel im Sinne des ArbSchG einzustufen mit der Folge, dass die entsprechenden Schutzvorschriften gelten. Völlig unerheblich ist, ob das Fahrzeug wie Pool- oder Servicefahrzeuge ausschließlich dienstlich eingesetzt wird oder ob es sich um einen individuell zugewiesenen Dienstwagen handelt, bei dem auch die Privatnutzung gestattet ist.

Soweit staatliche Arbeitsschutzvorschriften bereits durch ein technisches Regelwerk umfassend konkretisiert werden, bedarf es keiner Ergänzung durch Unfallverhütungsvorschriften. Soweit allerdings die Fachausschüsse der Unfallversicherungsträger einen Ergänzungsbedarf sehen, werden entsprechende Regeln für die Unfallverhütung in der Praxis erlassen. Auch wenn diese Regeln rechtlich nachrangig anzuwenden sind, ergänzen und konkretisieren Sie mit gleicher Rechtsverbindlichkeit die technischen Regeln, jedenfalls im Hinblick auf den zu realisierenden Mindestschutz in Betrieben. Damit handelt es sich bei den DGUV-Regeln und DGUV-Vorschriften im Bereich der Unfallverhütung um eine Konkretisierung von staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, die sich in erster Linie an den Unternehmer richten und ihm eine Hilfestellung bei der Umsetzung geben soll. Der Unternehmer kann bei Beachtung der DGUV-Regeln davon ausgehen, dass er die in Unfallverhütungsvorschriften geforderten Schutzziele auch erreicht. Die Unfallverhütungsvorschriften müssen jedem Betriebsangehörigen zugänglich gemacht werden - beispielsweise durch Aushang im Betrieb. Bei Nichtbeachtung droht ein Bußgeld.

Auch Fuhrparks sind hiervon nicht ausgenommen: hier ist insbesondere die DGUV Vorschrift 70 (Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge, bisher: BGV D29) zu beachten. Praxisrelevant ist das Thema Unfallverhütung deshalb, weil die Berufsgenossenschaft unter Umständen die Versicherungsleistung verweigern kann, wenn sich ein Arbeitsunfall im Zusammenhang mit einem Dienstwagen ereignet hat und dies auf eine Missachtung der einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zurückzuführen ist.

In diesem Kontext wird auch die Gefährdungsbeurteilung für den Fuhrpark als Betriebsteil/Arbeitsstätte relevant. Diese basiert unter anderem auf §§ 5, 6 ArbSchG und gilt im Zusammenhang mit der Umsetzung der Europäischen Rahmenrichtlinie 89/391 zum Arbeitsschutz, § 3 Betriebssicherheitsverordnung, § 6 Gefahrstoffverordnung sowie den §§ 89, 90 Betriebsverfassungsgesetz. Ziel ist es, Gefährdungen bei der Arbeit im Fuhrpark frühzeitig zu erkennen und diesen präventiv entgegenzuwirken, noch bevor gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Unfälle auftreten. Die Gefährdungsbeurteilung ist also nichts anderes als die systematische Ermittlung und Bewertung aller relevanten Gefährdungen, denen die Beschäftigten im Zuge ihrer beruflichen Tätigkeit im Fuhrpark ausgesetzt sein können. Hieraus müssen alle zum Schutz der Sicherheit und Gesundheit erforderlichen Maßnahmen abgeleitet, umgesetzt und anschließend hinsichtlich ihrer Wirksamkeit regelmäßig überprüft werden.

## Neue Systematik des Regelwerks der Unfallverhütungsvorschriften ab Mai 2014

Die Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge DGUV Vorschrift 70 ist das Ergebnis der ab dem 01.05.2014 gültigen Änderung der Systematik des Vorschriften- und Regelwerks der Unfallverhütungsvorschriften mit vier neuen Kategorien (DGUV Vorschriften, DGUV Regeln, DGUV Informationen, DGUV Grundsätze) und einem neuen Nummerierungssystem. Ziel der Änderung war eine Bereinigung und Vereinheitlichung von Vorschriften, die sich im Zuge der Fusion der beiden Spitzenverbände von Berufsgenossenschaften und öffentlichen Unfallversicherungsträgern ergeben hatten. Maßgeblich für Fuhrparks ist das Sachgebiet Fahrzeuge aus dem Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (DGUV) als Spitzenverband. Jede Publikation des „Vorschriften- und Regelwerks der DGUV“ hat eine eigene - regelmäßig sechsstellige – Kennzahl erhalten. Nur die Unfallverhütungsvorschriften haben wie bisher ein- bis zweistellige Ziffern.

Obwohl Kürzel wie BGV/GUV-V, BGR/GUV-R, BGI/GUV-I, BGG/GUV-G oder GUV-SI deshalb eigentlich der Vergangenheit angehören, ist beispiels-

weise insbesondere die DGUV Vorschrift 70 zur vorherigen Fassung der BGV D 29 inhaltlich unverändert. Mit anderen Worten gelten auch noch die Durchführungsanweisungen zur „alten" Fassung der BGV D 29, solange die DGUV Vorschrift 70 unverändert inhaltsgleich ist.

Wer beim Zahlenwerk hier den Überblick behalten will, sollte die **Transferliste zum DGUV-Regelwerk** bemühen, die über den Spitzenverband DGUV im Internet kostenlos erhältlich ist. Auch die einzelnen Vorschriftenwerke sind als PDF-Dokument über das Publikationsverzeichnis des DGUV unter *http://publikationen.dguv.de* kostenlos verfügbar. In der DGUV-Publikationsdatenbank ist es möglich, sowohl nach den alten als auch nach den neuen Nummern zu suchen.

## Welche Unfallverhütungsvorschriften sind im Fuhrpark zu beachten?

Das Sachgebiet Fahrzeuge aus dem Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (DGUV) umfasst zahlreiche fuhrparkrelevante Regelwerke von Liegeplätzen in Lkw-Führerhäusern über Sicherungsmaßnahmen bei Pannen und Unfallhilfe bis hin zu Diesel-Emissionen in Lade- und Sortierhallen von Postdienstleistern und eben auch die regelmäßige Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige.

## Anwendungsbereich der UVV „Fahrzeuge" - DGUV Vorschrift 70

Die **DGUV Vorschrift 70 - Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge** vom 01.10.1990, in der Fassung vom 01.01.1997, aktualisierte Fassung 2000, mit Durchführungsanweisungen vom 01.01.1997 (vormals BGV D29) schreibt in § 57 vor, dass Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, durch einen Sachkundigen auf ihren betriebssicheren Zustand prüfen zu lassen sind.

Nach der Begriffsbestimmung in § 2 Abs.1 DGUV Vorschrift 70 sind Fahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift maschinell angetriebene, nicht an Schienen gebundene Landfahrzeuge und deren Anhängefahrzeuge. Als Fahrzeug ist auch der fahrzeugtechnische Teil von Arbeitsmaschinen und Arbeitseinrichtungen definiert, sofern sie selbstfahrend oder als Anhängefahrzeuge verfahrbar sind. Der Begriff „Fahrzeuge" umfasst daher Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Speziallastkraftwagen (wie Feuerwehrfahrzeuge, Kommunalfahrzeuge, Dumper, Wechselbehälter-Umsetzfahrzeuge), Kraftomnibusse, Zugmaschinen, einspurige Kraftfahrzeuge (wie Krafträder) und deren Anhängefahrzeuge.

## Ausgenommen hiervon sind nach § 1 Abs.2 DGUV Vorschrift 70 ausdrücklich:

1. maschinell angetriebene Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h und deren Anhängefahrzeuge,
2. Bagger, Lader, Planiergeräte, Schürfgeräte und Spezialmaschinen des Erdbaues (Erdbaumaschinen),
3. Straßenwalzen und Bodenverdichter,
4. Flurförderzeuge und deren Anhänger,
5. Bodengeräte der Luftfahrt,
6. land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge,
7. Pistenraupen,
8. Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach dazu bestimmt sind, im Schaustellergewerbe – dem Publikum zum Selbstfahren zur Verfügung gestellt zu werden, – für Vorführungen verwendet zu werden,
9. Versuchsfahrzeuge und deren Erprobung,
10. Fahrzeuge, bevor sie erstmals in Verkehr gebracht werden,
11. Fahrzeuge, die zur Verwendung außerhalb der Bundesrepublik Deutschland bestimmt sind,
12. **dienstlich oder geschäftlich genutzte Privatfahrzeuge, (Hervorhebung durch Verfasser)**
13. Krankenfahrstühle.

Daraus folgt, dass die von einem Unternehmen zur Verfügung gestellten rein dienstlich genutzten Fahrzeuge wie Pool- und Servicefahrzeuge sowie die Dienstwagen mit privater Nutzungsmöglichkeit

*(Fortsetzung S. 66)*

www.aluca.de

bff fuhrpark + management FORUM

Besuchen Sie uns!
17.-18. Juni Nürburgring

Mehr Effizienz im Fuhrpark durch clevere Downsizing-Lösungen

Gewichtsreduzierte Fahrzeugeinrichtungen und maßgeschneiderter Flottenservice

- Individuelle Fuhrparkkonzepte
- Sonderfahrzeugbau
- Nutzlastoptimierende Planungen
- Fahrzeugfolierung
- Zulassungsservice
- Elektrotechnische Einbauten
- Nachrüsten von Sonderausstattung
- Fahrzeugtransfer

ALUCA®
aus Überzeugung

jedenfalls vom Fahrzeugbegriff der DGUV Vorschrift 70 erfasst sind. Ausgenommen sind lediglich Privatfahrzeuge, selbst wenn diese zu dienstlichen oder geschäftlichen Zwecken eingesetzt werden, vgl. § 1 Abs.2 Nr.12 DGUV Vorschrift 70.

Soweit Unternehmen **Fahrräder oder Elektrofahrräder** als dienstliche Fahrzeuge zumindest im werksinternen Bereich einsetzen, fallen diese jedenfalls dann nicht unter den Fahrzeugbegriff der DGUV Vorschrift 70, wenn es sich dabei rein um mit Muskelkraft betriebene Fahrräder handelt. Denn der Fahrzeugbegriff nach der oben genannten UVV-Vorschrift setzt einen maschinellen Antrieb voraus.

Für Elektrofahrräder wie Pedelecs (Pedal Electric Cycle) und E-Bikes ist daher eine Unterscheidung zu treffen: Fahrräder mit Elektroantrieb über 25 km/h (S-Pedelec) sind rechtlich als Kleinkraftrad anzusehen, weshalb diese Bauart von Elektrofahrrad eine Betriebserlaubnis benötigt und zudem versicherungs- und fahrerlaubnispflichtig ist. Hier ist schon wegen der Eigenschaft als Kraftrad auch eine jährliche UVV-Prüfung vorzunehmen. Gleiches gilt auch für Pedelecs, deren Motor mit maximal 250 Watt die Fahrgeschwindigkeit auf 25 km/h konstruktiv begrenzt sind. Nach der StVZO handelt es sich hierbei zwar um ein Fahrrad, für das keine Kennzeichen-, Haftpflichtversicherungs-, Führerschein- und Helmpflicht besteht. Gleichwohl besteht nur dann eine Ausnahme von der UVV-Pflicht, wenn die Höchstgeschwindigkeit auf maximal 8 km/h gedrosselt wird.

Daneben gelten weitere Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften, DGUV-Regeln und DGUV-Informationen, die in der Durchführungsanweisung zu § 1 DGUV Vorschrift 70 aufgeführt sind, so die für alle Fahrzeuge geltende Betriebssicherheitsverordnung.

**Besonders fuhrparkrelevant sind im Rahmen der UVV Fahrzeuge die**

- Warnwestenpflicht
  (Warnkleidung, §§ 31, 56 Abs.6 DGUV Vorschrift 70)
- Ladungssicherung
  (Be- und Entladen, § 37 Abs.4 DGUV Vorschrift 70)
- Fahrzeugprüfung durch Fahrpersonal
  (Zustandskontrolle, Mängel an Fahrzeugen,
  § 36 DGUV Vorschrift 70)
- Fahrzeugprüfung durch Sachkundige
  (§ 57 DGUV Vorschrift 70)

## Fahrzeugprüfung durch das Fahrpersonal und Sachkundige

Neben dem Fuhrpark verantwortlich gibt es auch Vorschriften, die das Fahrpersonal unmittelbar betreffen. Nach § 36 DGUV Vorschrift 70 hat der Fahrzeugführer vor Beginn jeder Arbeitsschicht die Wirksamkeit der Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen zu prüfen und während der Arbeitsschicht den Zustand des Fahrzeuges auf augenfällige Mängel hin zu beobachten. Er hat ferner festgestellte Mängel dem zuständigen Aufsichtführenden, bei Wechsel des Fahrzeugführers auch dem Ablöser, mitzuteilen. Bei Mängeln, welche die Betriebssicherheit gefährden, hat der Fahrzeugführer den Betrieb einzustellen.

**Kontrollen in diesem Bereich betreffen regelmäßig:**

- Allgemeine Schadenfreiheit inklusive Sauberkeit,
- Vorhandensein von Betriebsanleitung und –anweisungen,
- Warndreieck, Verbandskasten, Warnweste,
- Vorhandensein des erforderlichen Zubehörs wie Unterlegkeile,
- Sichtbare Beschädigungen von Reifen; ausreichende Profiltiefe der Räder,
- Funktionsfähigkeit lichttechnischer Einrichtungen,
- Funktionsfähigkeit der Bremsen,
- Prüfung von Motor und Antrieb auf ausreichend Kraftstoff, Öl, Kühlflüssigkeit und im Winter auch auf Frostschutzmittel,
- Führerhaus, Aufbau/Ladung, Rückspiegel (unbeschädigt), Sicherheitsgurte, Scheiben und Sichtfeld, Sicherheitsgurte, Lesbarkeit des amtlichen Kennzeichens,
- Korrekte Ladungssicherung,
- funktionstüchtige Kupplung bei Anhänger-/Aufliegerbetrieb,
- im Winter zusätzlich: Hilfsmittel zur Reinigung vereister Scheiben, gegebenenfalls Schneeketten.

Die Fahrzeugprüfung durch das Fahrpersonal ersetzt aber keinesfalls die eigentliche jährliche UVV-relevante **Fahrzeugprüfung durch Sachkundige**. Nach § 57 DGUV Vorschrift 70 sind Fahrzeuge bei Bedarf, **mindestens** jedoch **einmal jährlich**, durch einen Sachkundigen auf ihren betriebssicheren Zustand prüfen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind schriftlich niederzulegen und mindestens bis zwecks Prüfung aufzubewahren. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn die Ergebnisse in einem Prüfbuch, einer Prüfkartei oder einem Prüfbericht nachgewiesen sind. Die Prüfbefunde müssen vom Prüfer und vom Unternehmen abgezeichnet werden.

Für die Durchführung der Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige bestehen besondere Grundsätze wie die „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ (DGUV Grundsatz 314-003, bisher: BGG 916), welche die Prüfung des betriebssicheren Zustands umfasst. Die Betriebssicherheit ergibt sich aus dem verkehrssicheren und dem arbeitssicheren Zustand des Fahrzeugs.

Nach DGUV Grundsatz 314-005 (bisher: BGG 938) ist ein **Prüfbefund über die regelmäßige Prüfung von Fahrzeugen** durch den Sachkundigen zu erstellen. Ein entsprechendes Muster ist im genannten DGUV-Grundsatz 314-005 aufgeführt, wobei zwar das Fahrzeug nach Fahrzeughalter, Hersteller/Modell, amtliches Kennzeichen, Fahrgestellnummer (und gegebenenfalls Km-Stand) individualisiert wird. Allerdings wird hinsichtlich der einzelnen Prüfaspekte keine nähere Aufschlüsselung vorgenommen. Unterschieden wird lediglich hinsichtlich der Mängelbefunde und ob entsprechende Mängel behoben worden sind.

## Verkehrssicherheit

Wartungscheckliste über durchgeführte Inspektion beziehungsweise Sicherheitscheck durch den Sachverständigen

**Fahrzeug innen:**

- Airbagfrontplatte frei (keine Aufkleber, Halterungen)
- Gurte, Gurtstraffer, Sitzbefestigung funktionsfähig
- Beleuchtung/Licht
- Signalhorn
- Scheibenwischer
- Spiegel
- Anzeigen/Kombiinstrument
- Befestigung/Funktion Freisprecheinrichtung
- Inneneinrichtung befestigt
- Einrichtung zur Ladungssicherung /Verzurrösen
- Bei Fahrzeugen mit Verbindung zwischen Fahrgast- und Laderaum: Möglichkeiten zur Ladungssicherung vorhanden (Fangnetz, Gurt) und gebrauchsfähig.
- Warnweste vorhanden, griffbereit und gebrauchsfähig (DIN EN 471 / EN ISO 20471:2013)
- Warndreieck vorhanden und gebrauchsfähig
- Erste-Hilfe-Kasten (Verfallsdatum?)
- Betriebsanleitung im Fahrzeug; Betriebsanweisungen für besondere Regelungen; schriftliche Anweisung an das Personal, Instandsetzungsarbeiten im öffentlichen Verkehrsraum nicht selbst durchzuführen

**Fahrzeug außen:**

- Zustand Verglasung (Beschädigung/freie Sicht)
- Sicherung gegen unbefugte Benutzung (Schlösser)
- Zustand/Funktion der Bremsen (Bremsbeläge/Handbremse/Bremsleitungen)
- Zustand/Funktion Lenkung inklusive Hydraulikanlage
- Zustand Bereifung (Winter/Sommer) / Profiltiefe / Ersatzrad / Abgasanlage (Dichtheit)

- Sichere Befestigung von zulässigen Aufbauten
- Bewegliche An- und Aufbauteile: Kofferraumdeckel /Motorhaube in geöffnetem Zustand gesichert bzw. kann zuverlässig gegen Absinken gesichert werden; Türen, Türfeststeller
- Anhängerkupplung (Hinweis auf zulässige Anhängerlast erkennbar)

Zu jedem einzelnen Punkt stellt der Sachkundige bei seinem Prüfbefund fest, ob der jeweilige Prüfpunkt in Ordnung ist oder nicht. Sofern Mängel festgestellt werden, ist im Prüfbefund auch zu dokumentieren, ob und wann diese behoben worden sind.

Nach den Durchführungsbestimmungen zu § 57 DGUV Vorschrift 70 gilt eine Sachkundigenprüfungen für Personenkraftwagen und Krafträder als durchgeführt, wenn über eine vom Hersteller vorgeschriebene und ordnungsgemäß durchgeführte Inspektion ein mängelfreies Ergebnis einer autorisierten Fachwerkstatt vorliegt, das auch die Prüfung auf arbeitssicheren Zustand (zum Beispiel in Bezug auf Vorhandensein und Zustand der Warnkleidung sowie der Einrichtungen zur Ladungssicherung) ausweist. Zusätzlich zur fahrzeugtechnischen Prüfung kann die Prüfung von Aufbauten und Einrichtungen erforderlich sein, wenn dies durch Verordnung, Unfallverhütungsvorschrift oder DGUV-Regel bestimmt ist, beispielsweise durch die Betriebssicherheitsverordnung oder die Unfallverhütungsvorschriften „Krane“ (DGUV Vorschrift 52, vormals BGV D6), „Winden, Hub- und Zuggeräte“ (DGUV Vorschrift 54, vormals BGV D8), „ Verwendung von Flüssiggas“ (DGUV Vorschrift 79, vormals BGV D34), sowie Kapitel 2.10 „Betreiben von Hebebühnen“ der BG-Regel „Betreiben von Arbeitsmitteln“ (DGUV Regel 100-500, vormals BGR 500).

Sachkundiger ist, wer auf Grund seiner fachlichen Ausbildung und Erfahrung ausreichende Kenntnisse auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik hat und mit den einschlägigen staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik (BG-Regeln, DIN-Normen, VDE-Bestimmungen, technische Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Türkei oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum) soweit vertraut ist, dass er den betriebssicheren Zustand von Fahrzeugen beurteilen kann.

## Bei Nichtdurchführung der UVV droht Bußgeld

Wird die vorgeschriebene jährliche UVV-Prüfung nicht vorgenommen, dann stellt dies eine Ordnungswidrigkeit nach § 209 Abs.1 Nr.1 SGB VII i. V. m. § 58 DGUV Vorschrift 70 dar, so dass bei fahrlässiger oder vorsätzlicher Begehung ein Bußgeld hier durchaus auch den Fuhrparkleiter treffen kann. Nach § 209 Abs.3 SGB VII kann eine solche Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße zwischen 2.500 Euro und bis zu 10.000 Euro geahndet werden. Ausreichend für den Bußgeldtatbestand ist insoweit das Zuwiderhandeln gegen eine Unfallverhütungsvorschrift. Zwar richtet sich der Bußgeldtatbestand des § 58 DGUV Vorschrift 70 im maßgeblichen Regelungsbereich über die Verweisung auf § 32 DGUV Vorschrift 70 nur an Unternehmer beziehungsweise an Versicherte als Normadressaten. Sofern allerdings eine Pflichtendelegation der Unternehmensleitung auf den Fuhrparkleiter oder das Fuhrparkmanagement stattgefunden hat, kann auch der Fuhrparkleiter bei Verstößen gegen die Pflicht zur jährlichen UVV-Prüfung bußgeldrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Besondere Vorsicht ist also geboten, wenn man im Fuhrpark die vorgeschriebene Hauptuntersuchung alle zwei Jahre durchführt - hier darf dann die jährliche UVV-Prüfung nicht vergessen werden. Sie gehört also in den festen Fristenkalender des Fuhrparkmanagements.

Fuhrparkleiter müssen sich angesichts der vielfältigen Pflichten aus zahlreichen Unfallverhütungsvorschriften in diesem Gebiet weiterbilden und informieren und sich notfalls auch rechtskundig beraten lassen. Kostenfreie Auskünfte erteilen - auch in rechtlicher Hinsicht - die Berufsgenossenschaften als Träger der Unfallversicherung.


**AUTOR**

**RECHTSANWALT LUTZ D. FISCHER**

aus St. Augustin berät und vertritt mittelständische Unternehmen, Unternehmerpersönlichkeiten sowie Privatpersonen im Wirtschafts-, Zivil-, Arbeits- und Verkehrsrecht und ist bundesweit als juristischer Dienstleister tätig. Ein besonderer Kompetenzbereich liegt im Bereich des Dienstwagen- und Fuhrparkrechts. Rechtsanwalt Fischer ist Mitglied der ARGE (Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein) und Autor zahlreicher Publikationen zum Dienstwagen- und Verkehrsrecht. Als freiberuflicher Dozent ist er für das Goethe-Institut in Bonn tätig und hält bundesweit Seminare zu „Dienstwagenüberlassung und Arbeitsrecht“ sowie zu „Professionelles Schadensmanagement im Fuhrpark“ für das Weiterbildungsinstitut CompendiumPlus aus Osnabrück.



wollnikom
technology since 1993

# Wusstten Sie, dass...

## Wollnikom nicht nur Navigation anbietet? Sondern auch:

- Alarmanlagen
- Rückfahrkameras
- Navi-Freisprecheinrichtungen
- Elektonische Fahrtenbücher
- Diebstahlsicherungen

## Führerscheinkontrolle? DriversCheck!

www.drivers-check.de

**Wollnikom GmbH** | wollnikom.de
wollnikom-shop.de | info@wollnikom.de
Tel.: +49 (0)2161-99842-0

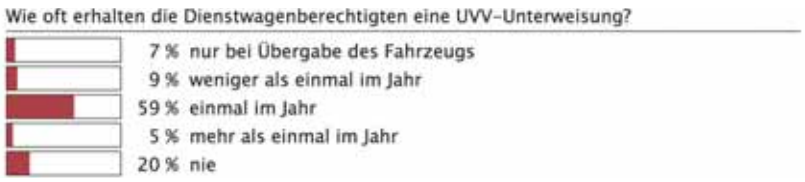
# Vorschriftsmäßig?!

Sie sind ein Dauerthema im Fuhrpark – die Unfallverhütungsvorschrift(en), kurz UVV. Wie werden sie im Fuhrpark umgesetzt, was wird im Rahmen derer outgesourct, was bleibt inhouse? Das wollten wir in unserer aktuellen Flottenmanagement-Onlineumfrage wissen. Mehr als 400 Fuhrparkleiter, hauptsächlich mit Mischfuhrparks, beteiligten sich. Die Ergebnisse sind zum Teil überraschend.

Als Gewerbetreibender hat man die Pflicht, nach § 57 Abs. 1 der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) Vorschrift 70, bisherige Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (BGV) D 29), die gewerblich genutzten Fahrzeuge durch sachkundige Prüfer auf einen betriebssicheren Zustand prüfen zu lassen. Für die Einhaltung der UVV trägt der Fahrzeughalter beziehungsweise der Arbeitgeber die Verantwortung. Es gilt, die jeweiligen Fahrzeuge einmal jährlich zu prüfen und deren Zustand zu dokumentieren. Verstöße gegen die UVV stellen eine Ordnungswidrigkeit dar und können mit einem Bußgeld von bis zu 10.000 Euro geahndet werden. Im schlimmsten Fall droht gar eine Freiheitsstrafe. So weit die Theorie. Einblicke in die Umsetzung in der Praxis geben die Ergebnisse unserer Onlineumfrage.

Zum Beginn wollten wir wissen, wie oft die Dienstwagenberechtigten im Fuhrpark eine UVV-Unterweisung bekämen. Das Resultat ist erschreckend. Ein Fünftel (!) der Befragten gab an, dass die Dienstwagenberechtigten in ihrem Fuhrpark nie eine Unterweisung erhalten haben (Grafik 1). Dagegen

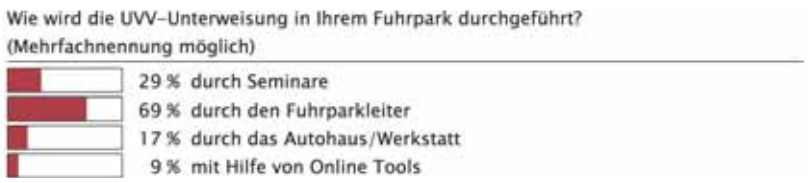
Grafik 1


Wie oft erhalten die Dienstwagenberechtigten eine UVV-Unterweisung?
7 % nur bei Übergabe des Fahrzeugs
9 % weniger als einmal im Jahr
59 % einmal im Jahr
5 % mehr als einmal im Jahr
20 % nie

stehen immerhin knapp 60 Prozent, bei denen eine solche jährlich durchgeführt wird. Die Frage, die sich bei der Auswertung stellt: Wie kommt es zu solch unterschiedlichen Handhabungen? Vielfach wird das Ganze als unnötig angesehen, da es bisher über Jahre auch so gut gegangen ist. Teilweise fehlen darüber hinaus aufseiten der Fuhrparkmanager einfach die Zeit oder das nötige Know-how. Da die Unterweisungen nach § 4 der Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ mindestens einmal jährlich durchzuführen sind, wurden im Rahmen unserer Umfrage somit 36 Prozent der Dienstwagenberechtigten nicht nach den Vorschriften geschult.

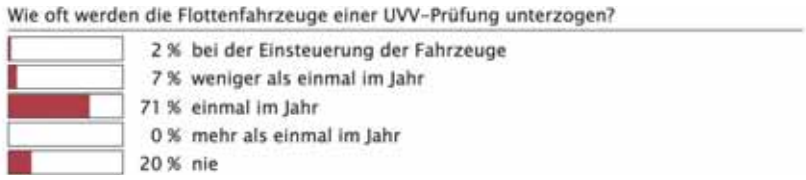
Die Umsetzung der Unterweisung führt gemäß unserer Umfrage in über zwei Drittel der Fälle der Fuhrparkleiter selbst durch (Grafik 2). Ob dies immer die beste Variante ist, sei dahingestellt. Denn wer weiß, wie intensiv sich der jeweilige Fuhrparkleiter vorab mit der Thematik auseinandergesetzt hat. Jährliche Seminare hingegen kosten zusätzliches Geld. Eine Investition, die nicht jeder Fuhrparkbetreiber tätigen möchte. Inwieweit die Unterweisung mithilfe von Onlinetools Einzug halten wird, bleibt abzuwarten. Bisher ist die Resonanz hier eher noch gering (neun Prozent). Durch die zunehmende Technisierung wird der Anteil allerdings wahrscheinlich noch deutlich ansteigen.

Grafik 2


Wie wird die UVV-Unterweisung in Ihrem Fuhrpark durchgeführt?
(Mehrfachnennung möglich)
29 % durch Seminare
69 % durch den Fuhrparkleiter
17 % durch das Autohaus/Werkstatt
9 % mit Hilfe von Online Tools

Ähnlich bedenkliche Tendenzen wie bei unserer Einstiegsfrage erhielten wir dann auch, fast schon logischerweise, bei der Angabe der Häufigkeit der UVV-Prüfungen für die Flottenfahrzeuge. Einmal mehr gab ein Fünftel der Befragten an, die Flottenfahrzeuge nie einer UVV-Prüfung zu unterziehen (Grafik 3). Weitere neun Prozent prüfen die Fahrzeuge weniger als

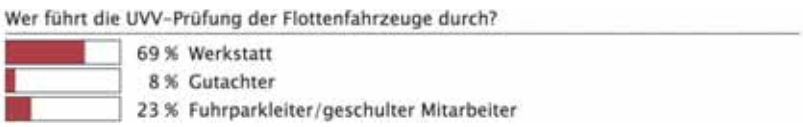
Grafik 3


Wie oft werden die Flottenfahrzeuge einer UVV-Prüfung unterzogen?
2 % bei der Einsteuerung der Fahrzeuge
7 % weniger als einmal im Jahr
71 % einmal im Jahr
0 % mehr als einmal im Jahr
20 % nie

einmal pro Jahr oder gar nur bei der Einsteuerung. Dabei stimmt weiter bedenklich, dass bei der Umfrage 36 Prozent der Befragten einen Fuhrpark mit 51 oder mehr Fahrzeugen verwalten, davon gar ein Viertel einen Fuhrpark mit mehr als 501 Dienstwagen.

Die Durchführung der UVV-Prüfung bei den Dienstwagen übernehmen zum Großteil Werkstätten (Grafik 4). Hierbei ist nicht einmal ein eigener Termin

Grafik 4

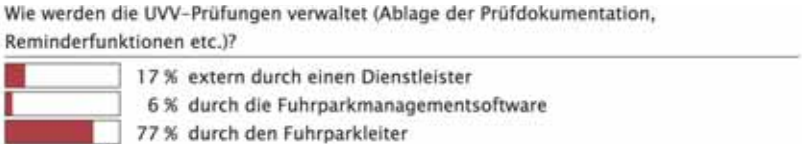

Wer führt die UVV-Prüfung der Flottenfahrzeuge durch?
69 % Werkstatt
8 % Gutachter
23 % Fuhrparkleiter/geschulter Mitarbeiter

notwendig, es genügt auch eine Prüfung im Rahmen der Inspektion. Das bestätigt die DGUV Vorschrift 70: Es reicht, „wenn über eine vom Hersteller vorgeschriebene und ordnungsgemäß durchgeführte Inspektion ein mängelfreies Ergebnis einer autorisierten Fachwerkstatt vorliegt". Dieser Vorteil wird augenscheinlich von vielen Fuhrparks wahrgenommen.

Etwas schwieriger gestaltet sich die vorgeschriebene Untersuchung allerdings bei leichten Nutzfahrzeugen, die oftmals mit entsprechendem Equipment für Handwerker oder Techniker ausgestattet sind. Dann muss zusätzlich die Ladungssicherung geprüft werden, denn Ein- und Aufbauten sollten sicher verankert sein. Des Weiteren besagen die Vorschriften, dass bei regelmäßigem Warentransport ein entsprechendes Ladungssicherungspaket an Bord des Fahrzeugs sein muss.

Wenig Überraschendes bringt unsere nächste Frage zutage. Die Verwaltung und Dokumentation der UVV-Prüfungen obliegt in über drei Vierteln der Fälle dem Fuhrparkleiter (Grafik 5). Lediglich einen kleinen

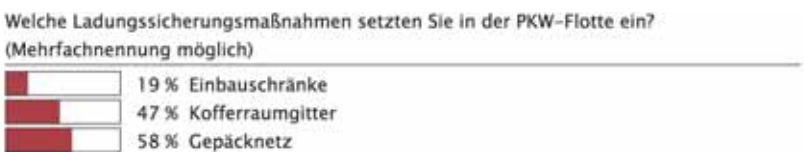
Grafik 5


Wie werden die UVV-Prüfungen verwaltet (Ablage der Prüfdokumentation, Reminderfunktionen etc.)?
17 % extern durch einen Dienstleister
6 % durch die Fuhrparkmanagementsoftware
77 % durch den Fuhrparkleiter

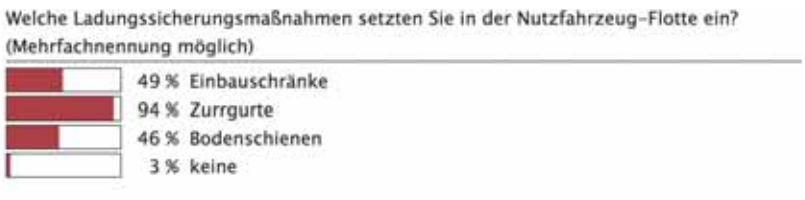
Prozentsatz nimmt die Alternative Fuhrparkmanagementsoftware ein. Auch hier ist absehbar, ähnlich wie im Fall der Onlinetools, dass dieser Anteil in Zukunft ansteigen wird.

Wie bereits angeschnitten, stellt die Ladungssicherung einen ganz wichtigen und elementaren Aspekt im Rahmen der UVV dar. Dabei gilt es zu Beginn, zwischen der Pkw- und der Nutzfahrzeug-Flotte zu differenzieren. Denn beide dienen bekanntlich unterschiedlichen Einsatzzwecken und benötigen daher auch zum Teil unterschiedliche Sicherungsmaßnahmen. Während die befragten Fuhrparkmanager im Pkw das Gepäcknetz (58 Prozent) und das Kofferraumgitter (47 Prozent) auf die Plätze eins und zwei wählten (Grafik 6, Mehrfachnennungen waren möglich), gab es mit den Zurrgurten (94 Prozent) im Nutzfahrzeugbe-

Grafik 6


Welche Ladungssicherungsmaßnahmen setzten Sie in der PKW-Flotte ein? (Mehrfachnennung möglich)
19 % Einbauschränke
47 % Kofferraumgitter
58 % Gepäcknetz

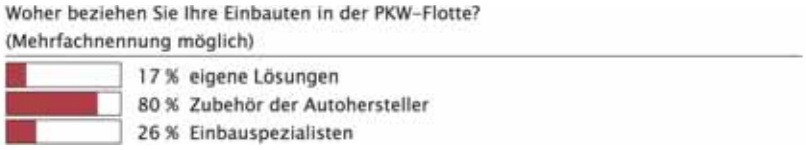
Grafik 7


Welche Ladungssicherungsmaßnahmen setzten Sie in der Nutzfahrzeug-Flotte ein? (Mehrfachnennung möglich)
49 % Einbauschränke
94 % Zurrgurte
46 % Bodenschienen
3 % keine

reich eine klare Nummer eins (Grafik 7). Knapp die Hälfte der Befragten verwenden in ihrer Nutzfahrzeug-Flotte zudem Einbauschränke, rund ein Fünftel macht davon auch bei der Pkw-Flotte Gebrauch.

Interessant: Im Bereich der Pkw-Flotte greifen 80 Prozent der Umfrageteilnehmer auf Zubehör der Autohersteller zurück (Grafik 8). Diese klare

Grafik 8


Woher beziehen Sie Ihre Einbauten in der PKW-Flotte? (Mehrfachnennung möglich)
17 % eigene Lösungen
80 % Zubehör der Autohersteller
26 % Einbauspezialisten

Dominanz ist bei den Nutzfahrzeugen nicht gegeben. Im Gegenteil, hier sind die Optionen „eigene Lösungen" (24 Prozent), „Zubehör der Autohersteller" (36 Prozent) und „Einbauten durch Spezialisten" (40 Prozent) auf relativ ähnlichem Niveau (Grafik 9).

Grafik 9

Welche Anbieter nutzen Sie für Ihre Einbauten in der Transporter-Flotte? (Mehrfachnennung möglich)
24 % eigene Lösungen
36 % Zubehör der Autohersteller
40 % Einbauspezialisten

Einen Pkw gänzlich ohne Ladungssicherungsmaßnahmen fahren zu lassen – auch das ist möglich und scheint kein Problem für 21 Prozent unserer Umfrageteilnehmer zu sein. Bei den Nutzfahrzeugen gehen immerhin nur drei Prozent dieses Wagnis ein. Die Folgen bei dieser Risikoinkaufnahme können drastisch sein – für den Fuhrparkleiter, den Dienstwagennutzer wie auch für die restlichen Verkehrsteilnehmer.

Das Thema UVV wird auch in Zukunft ein „Dauerbrenner" im Fuhrparkbereich bleiben. Fuhrparkleiter sind deshalb gut beraten, wenn sie sich dazu entsprechend weiterbilden und informieren, notfalls auch durch eine rechtskundige Stelle beraten lassen. Gerade die Thematik Ladungssicherung wird mitunter noch etwas stiefmütterlich behandelt. Unfallforscher und Sicherheitsexperten der Sachverständigenorganisation Dekra und des VDI Verein Deutscher Ingenieure wiesen zuletzt darauf hin, dass bis zu 20 Prozent der Unfälle mit Nutzfahrzeugen durch korrekte Ladungssicherung vermieden werden könnten. Und dieses Fünftel ist mit Blick auf unsere Ergebnisse aus Frage eins und drei ein gutes Stichwort …

Die nächste Flottenmanagement-Umfrage finden Sie auf: *www.flotte.de/umfrage*. Das Thema dieses Mal lautet: Datenschutz im Fuhrpark.

PROFESSIONELLER PARTNER
FÜR REIFEN- UND AUTO-SERVICE
IN IHREM FUHRPARK

DER UNABHÄNGIGE SERVICEPARTNER
MIT MEHR ALS 1.000 SERVICE-CENTERN
IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

point S
Reifen, Räder, Auto-Service.
TOP SERVICE TEAM
Powered by SERVICE QUADRAT
DER UNABHÄNGIGE SERVICEPARTNER

Servicequadrat GmbH & Co. KG | Lagerstraße 13 | 64807 Dieburg
www.servicequadrat.de | info@servicequadrat.de

# Arbeitsplatz Dienstwagen

Wenn auch nicht für jeden Dienstwagenfahrer der Sitz hinter dem Steuer eines Fahrzeugs der hauptberufliche Arbeitsplatz ist, so verbringen doch die meisten sehr viel Zeit im Firmenwagen. Daher hat der Fuhrparkleiter laut Berufsgenossenschaft dafür zu sorgen, dass der Dienstwagen auch sicher ist. Neben der Prüfung der Fahrzeuge muss auch der Fahrer in den sogenannten Unfallverhütungsvorschriften (UVV) regelmäßig unterwiesen werden. Mittlerweile geht vieles davon auch online.

*Für Menschen die viel Arbeitszeit auf der Straße verbringen ist die UVV-Unterweisung besonders wichtig – mittlerweile lässt sich diese auch online unterwegs durchführen*

Geregelt werden diese Vorgaben von der Berufsgenossenschaft, genauer in der DGUV Vorschrift 70, vormals BGV D29. Diese Vorschrift sollte nicht auf die leichte Schulter genommen werden, denn eine Zuwiderhandlung stellt eine Ordnungswidrigkeit dar und es drohen empfindliche Bußgelder. Aber auch im Sinne der Mitarbeitergesundheit sollte jedem Unternehmen daran gelegen sein, die UVV einzuhalten. Allerdings ist dies laut den Ergebnissen unserer aktuellen Onlineumfrage gar nicht so selbstverständlich, wie es sein sollte (siehe Seite 68). Insgesamt 20 Prozent der Teilnehmer gaben an, nie eine UVV-Prüfung durchzuführen.

## Fahrzeugprüfung

Dabei ist ein Unternehmen mit einem Fuhrpark dazu verpflichtet, mindestens einmal im Jahr die Fahrzeuge auf den betriebssicheren Zustand zu prüfen und dies auch zu dokumentieren. In der UVV wird in einen verkehrs- und einen arbeitssicheren Zustand des Firmenwagens unterschieden. Unter dem verkehrssicheren Zustand versteht man das ordnungsgemäße Funktionieren des Fahrwerks, der Brems-, Lenk- und Beleuchtungssysteme. Bei einer Prüfung der Arbeitssicherheit wird vor allem auf Trennnetze, Gurte, Ladewannen, Anhängerkupplung, Warnwesten, Warndreieck und Verbandskästen geschaut. Sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Arbeitssicherheit muss vollständig gewährleistet sein.

Damit die Prüfung des Fahrzeugs nicht in Vergessenheit gerät, bieten viele Werkstätten und Gutachter in unserer Übersicht eine Reminderfunktion an. Auch andere Dienstleister haben das Feld für sich entdeckt und erweitern ihren Service um den Baustein UVV. So bietet Wollnikom seit neuestem die Drivers Check UVV-Kontrolle an, bei der alle Prozesse vollautomatisiert ablaufen und beliebige Kooperationspartner verknüpft werden können. Bei den Flottenmanagementdienstleistern ist die UVV-Prüfung oft schon im Managementsystem integriert. So erklärt Gerhard Künne, Sprecher der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH: „Wir unterstützen unsere Kunden, indem wir die UVV-Prüfung bereits seit 2011 in unsere Dienstleistung Wartung und Verschleiß integriert haben. Alle durchgeführten UVV-Prüfungen sind in unserem Reporting-Tool FleetCARS einsehbar und damit dokumentiert."

Vonseiten der Dienstleister ist die UVV-Prüfung also bestens in die Abläufe integriert. Es besteht meist sogar die Möglichkeit, die Prüfung mit anderen Dienstleistungen zu verknüpfen. Denn wenn der Firmenwagen einmal in der Werkstatt ist, können gleich auch andere Punkte abgearbeitet werden. Welche dies sind, hängt natürlich zum einen von dem Leistungsportfolio des jeweiligen Dienstleisters ab und zum anderen von den Anforderungen des Kunden. „Bisher werden die unterschiedlichsten Dienstleistungen im Zuge der UVV durchgeführt, abhängig vom Alter des Fahrzeugs. Häufig wird bei diesem Werkstattbesuch der saisonale Radwechsel, die Inspektion, HU oder anfallender Kfz-Service in Anspruch genommen", weiß Wolfgang Weigand, Bereichsleiter Vertrieb der Servicequadrat GmbH & Co. KG, zu berichten. Darüber hinaus fällt beim Blick auf unsere Übersicht auf, dass die Führerscheinkontrolle ebenfalls ein beliebter Service im Rahmen einer UVV-Prüfung zu sein scheint. Immerhin zehn Dienstleister gaben an, diese mit einer UVV-Prüfung verknüpfen zu können.

## Fahrerprüfung

Dass die Bremsen und die Beleuchtung an einem Fahrzeug elementar wichtig sind für die Sicherheit, ist wohl jedem klar, doch warum muss auch der Fahrer regelmäßig geschult werden? Müsste das Wissen aus der Führerscheinprüfung nicht ausreichen? Kurz gesagt: nein. Denn das Un-

## Auswahl UVV-Dienstleister (Gutachter)

| Unternehmen | DEKRA Automobil GmbH | Hüsges GmbH | TÜV Rheinland Schaden- und Wertgutachten GmbH | TÜV SÜD Auto Service GmbH |
|---|---|---|---|---|
| **Internetadresse** | www.dekra.de | www.huesges-gruppe.de | www.tuv.com | www.tuev-sued.de |
| **UVV-Prüfung des Fahrzeugs** | | | | |
| **Prüfstandorte** | 76 Niederlassungen mit über 500 Standorten | 200 | 221<br>(inkl. Partnerprüfstellen) | 380<br>(zzgl. weiterer 330 Standorte) |
| **Hol- und Bringservice** | nein | nein | nein | nein |
| **Vor-Ort-Service** | ja, wenn notwendige Prüfvoraussetzungen gegeben sind | ja | ja | nein |
| **Onlineprüfdokumentation** | ja | ja | ja | ja |
| **Reminderfunktion** | ja, über das DEKRA Service Portal | ja, E-Mail/SMS | ja, E-Mail/SMS | ja, E-Mail |
| **Onlineverwaltung des Prüfstatus** | ja | ja | ja | ja |
| **Verknüpfung der UVV-Prüfung mit anderen Services** | Führerscheinkontrolle, HU, Zustandsbericht/Bewertungsgutachten, Dokumentation von Kundenwünschen bei UVV-Prüfung | Führerscheinkontrolle, Fehlteilbeschaffung zum Bestehen der UVV | Führerscheinkontrolle, HU/AU, Zustandsbewertung/Gutachten | HU, SP-Prüfung, UVV-Ladebordwand, sonstige Prüfungen |
| **UVV-Unterweisung für Dienstwagenfahrer** | | | | |
| **Vor-Ort-Unterweisung** | ja | ja | nein | ja |
| **Onlinetool für die Unterweisung** | ja | ja | ja | nein |
| **Unterweisung über Kooperationspartner** | nein | ja | ja | nein |
| | | | | |
| **Kontakt für den Fuhrparkleiter** | Rainer Schwer<br>Tel.: 0175/5855521<br>E-Mail: rainer.schwer@dekra.com | Arndt Hüsges<br>Tel.: 02154/4812526<br>E-Mail: info@huesges-gruppe.de | Leonie Strauß<br>Tel.: 0221 806 4412<br>E-Mail: leonie.strauss@de.tuv.com | Christos Gkirtzalis<br>Tel.: 0711/78241338<br>E-Mail: christos.gkirtzalis@tuev-sued.de |

ternehmen stellt das Fahrzeug als Arbeitsmittel zur Verfügung und kann sich nicht auf das eventuell vorhandene Wissen des Fahrers verlassen, sondern muss selbst dafür Sorge tragen, dass der Fahrer ordnungsgemäß den Firmenwagen bewegt. So schildert Arndt Hüsges, Geschäftsführer der Hüsges Gruppe: „Jeder Fahrer hat sich vor Fahrtantritt vom betriebssicheren Zustand des Fahrzeugs zu überzeugen. Und auch während der Fahrt ist der Fahrer dafür verantwortlich, dass sich zum Beispiel die Ladung in einem ordnungsgemäß gesicherten Zustand befindet. Aus diesem Grund ist es notwendig, dass jeder Nutzer eines gewerblich genutzten Fahrzeugs über die Regelungen der UVV informiert ist."

Tatsächlich ist der Fahrer das noch viel größere Risiko bei der Unfallverhütung, denn menschliches Versagen ist häufiger ein Unfallgrund als beispielsweise Bremsversagen bei einem Firmenwagen, der oft im Drei-Jahres-Rhythmus erneuert wird. In diesem Sinne erläutert Stephan A. Hiepler, Geschäftsführer der Hiepler & Partner GmbH: „Da der Fahrer selbst einer der größten Schwachpunkte darstellt, verlangen die UVV eine umfangreiche Unterweisung des Fahrers durch den Fuhrparkverantwortlichen, um hier das Risiko zu minimieren. Es gilt, dem Dienstwagennutzer die allgemeinen und die für die vorhandenen Fahrzeuge geltenden Vorschriften der Unfallverhütung zu vermitteln, denn auch die Mitarbeiter sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge zu überprüfen."

Gerade im Bereich der Fahrerunterweisung sind digitale Services immer stärker vertreten. Anders als bei der Überprüfung der Fahrzeuge muss der Fahrer nicht unbedingt vor Ort sein, um in den Themen Ladungssicherung und Fahrzeugsicherheit unterwiesen zu werden. Daher haben manche Dienstleister, wie CarMobility oder e-flotte®, ein Online-Tool konzipiert, mit dem die Fahrer orts- und zeitungebunden eine UVV-Schulung durchführen können.

## Auswahl UVV-Dienstleister (Flottendienstleister)

| Unternehmen | ARI Fleet Germany GmbH | Car Professional Management | DFO Die Fuhrpark-Optimierer GmbH | FAC Concept | fleet academy |
|---|---|---|---|---|---|
| **Internetadresse** | www.arifleet.de | www.carprofessional.de | www.fuhrpark-optimierer.de | www.fac-concept.de | www.fleetacademy.de |
| **UVV-Prüfung des Fahrzeugs** | | | | | |
| **Prüfstandorte** | bundesweites Servicenetz (Werkstätten/Werkstattketten/ Reifenhändlerketten) | über 1.100 (CPM-Reifenpartner) | 49 | 1 | bundesweites Servicenetz |
| **Hol- und Bringservice** | ja, nach Vereinbarung | ja (gesonderte Berechnung) | nein | nein | ja, in Verbindung mit Servicepartnern |
| **Vor-Ort-Service** | ja | nein | ja | ja | ja, in Verbindung mit Servicepartnern |
| **Onlineprüfdokumentation** | ja, nach Vereinbarung | ja, Onlinearchivierung Reifenpartner und E-Akte | ja | ja | ja |
| **Reminderfunktion** | ja, E-Mail/Anschreiben | ja, E-Mail/SMS | ja | ja, E-Mail | ja, E-Mail |
| **Onlineverwaltung des Prüfstatus** | k.A. | ja, über CPM-Kundenbetreuung möglich | ja | nein | ja |
| **Verknüpfung der UVV-Prüfung mit anderen Services** | Führerscheinkontrolle, Inspektionen | Reifenservice (vorzugsweise Wechsel von Winter- auf Sommerbereifung) | k.A. | k.A. | Führerscheinkontrolle, HU, Inspektionen |
| **UVV-Unterweisung für Dienstwagenfahrer** | | | | | |
| **Vor-Ort-Unterweisung** | k.A. | nein | ja | ja | möglich |
| **Onlinetool für die Unterweisung** | k.A. | in Vorbereitung | nein | nein | möglich |
| **Unterweisung über Kooperationspartner** | ja, im Rahmen unserer Werkstatt- und Reifenpartner | nein | ja | nein | ja |
| | | | | | |
| **Kontakt für den Fuhrparkleiter** | individuell zugeordnete Kundenberater | Tel.: 040/531050<br>E-Mail: info@carprofessional.de | Christof Malte Lapp<br>Tel.: 0172/5299715<br>E-Mail: cml@fuhrpark-optimierer.de | Dirk Winter<br>Tel.: 03722/6003450<br>E-Mail: info@fac-concept.de | Andreas Nickel<br>Tel.: 02137/9272757<br>E-Mail: info@fleetacademy.de |

Die Funktionsweise eines solchen Tools erläutert Niels Krüger, Geschäftsführer der TCS e-flotte®, wie folgt: „Die zu schulenden Mitarbeiter erhalten von e-flotte® eine Einladung mit individuellem Zugang zu einem gesicherten Onlineschulungsportal. Das Schulungsportal wurde so konzipiert, dass ein schneller Überblick ebenso möglich ist wie eine vertiefende Beschäftigung mit der Thematik.“ Der Wissensstand der Mitarbeiter wird mit einem Multiple-Choice-Test aus unterschiedlichen Kategorien kontrolliert. Das Ergebnis wird dokumentiert und der Mitarbeiter erhält im Anschluss ein Zertifikat über seine erfolgreiche Teilnahme. Sollte ein Mitarbeiter der Aufforderung zur Teilnahme nicht folgen, wird dieser nochmals erinnert und der Fuhrparkleiter darüber informiert. Seit Kurzem können Kunden der e-flotte® die Onlineprüfung auch in Kombination mit der Fahrzeugüberprüfung als UVV-Paket buchen.

Die Vorteile einer solchen Onlinefahrerunterweisung liegen für Jochen Schmitz, Leiter Fleet Management bei CarMobility, auf der Hand: „Die Schulungen können mit „FSU Online“ überall und jederzeit durchgeführt werden. Die einzige Voraussetzung ist ein Computer mit Internetverbindung oder ein mobiles Endgerät mit Flash-Plug-in.“ Neben der Ortsunabhängigkeit ist bei dem Service von CarMobility auch die gesamte Administration in der Dienstleistung inbegriffen. Dazu gehören die komplette Fahrerverwaltung, die Aktualisierung bei Kostenstellenwechseln beziehungsweise Ein- und Austritten im Unternehmen und auch die Erinnerung an überfällige Unterweisungen sowie das Reporting.

## Fazit

Die UVV-Prüfung des Fahrzeugs und die dazugehörige Unterweisung des Fahrers sind gerade in Pkw-Flotten nicht immer Standard. Dennoch findet in der Branche zurzeit „eine Sensibilisierung für das Risikothema der Unfallverhütungsvorschriften statt“, wie Jochen Schmitz berichtet. Ähnlich wie dies bei der Führerscheinkontrolle der Fall ist, ermöglichen die technischen Entwicklungen eine immer einfachere Koordination und Durchführung der UVV-Prüfung: sei es durch Reminderfunktionen und Protokollier-Apps, wie beispielsweise vom PS-Team, bei der Fahrzeugüberprüfung oder durch Onlineunterweisungstools für Dienstwagennutzer. Im Sinne der Unfallverhütung und der Sicherheit am Arbeitsplatz Pkw können diese Entwicklungen nur wünschenswert sein.

## Auswahl UVV-Dienstleister

| Unternehmen | A.T.U Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG |
|---|---|
| **Internetadresse** | www.atu.de |
| **UVV-Prüfung des Fahrzeugs** | |
| **Prüfstandorte** | 578 |
| **Hol- und Bringservice** | ja |
| **Vor-Ort-Service** | nein |
| **Onlineprüfdokumentation** | ja |
| **Reminderfunktion** | ja |
| **Onlineverwaltung des Prüfstatus** | ja |
| **Verknüpfung der UVV-Prüfung mit anderen Services** | Reifenservice, Inspektionen etc. |
| **UVV-Unterweisung für Dienstwagenfahrer** | |
| **Vor-Ort-Unterweisung** | nein |
| **Onlinetool für die Unterweisung** | nein |
| **Unterweisung über Kooperationspartner** | nein |
| | |
| **Kontakt für den Fuhrparkleiter** | Manfred Koller<br>Tel.: 0961/3065745<br>E-Mail: flotte@de.atu.eu |

| | Fleetcar+Service Community GmbH & Co.KG | Hiepler + Partner GmbH | Imperial Fleet Management (Panopa Logistik GmbH) | Sixt Mobility Consulting GmbH | TCS - Technology Content Services GmbH | Volkswagen Leasing GmbH CarMobility GmbH |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | www.fsc-fleetmanagement.de | www.hiepler.com | www.panopa-fleetmanagement.com | www.mobility-consulting.com | www.tcs-dienstleistung.de | www.vwfs.de/ www.car-mobility.com |
| | | | | | | |
| | 71 | 550 | bundesweites Servicenetz (Vertragswerkstätten/ Reifenpartner) | alle gängigen Servicepartner | 650 | alle Händlerpartner des Volkswagen Konzerns |
| | ja | ja | ja | ja, nach Vereinbarung | ja | ja, individuell je nach Händlerpartner |
| | ja, teilweise | ja | ja | nach Vereinbarung | ja | nein |
| | nein | ja | ja | ja, über Sixt Business Portal | ja | ja, im Reporting-Tool FleetCARS |
| | ja, E-Mail/SMS | ja, E-Mail/SMS | ja, E-Mail | ja, E-Mail/App | ja, E-Mail/Brief | ja, auf der Benutzeroberfläche in FleetCARS einsehbar |
| | nein | ja | ja | ja, über Sixt Business Portal | ja | ja, in FleetCARS |
| | Führerscheinkontrolle, Reifenservice, Inspektionen etc. | Führerscheinkontrolle, Reifenservice (Wechsel und Lagerung) | ja | ja | k.A. | Wartung und Verschleiß Paket der VW Leasing |
| | | | | | | über CarMobility abgebildet |
| | ja | ja | ja | ja, über Kooperationspartner | ja | nein |
| | ja | nein | ja | ja, über Kooperationspartner | ja | ja |
| | nein | ja | ja | ja | ja | nein |
| | | | | | | |
| | Manfred Sensburg Tel.: 089/75902 264 E-Mail: info@ fsc-fleetmanagement.de | Sabine Eich Tel.: 02131/1258990 E-Mail: se@hiepler.com | Tel.: 0203/8005123 E-Mail: fleetmanagement@ panopa.com | Thomas A. Emmert thomas.emmert@sixt.com | Niels Krüger Tel.: 0911/23053150 E-Mail: n.krueger@ tcs-dienstleistung.de | E-Mail: info@car-mobility.com |

## (Werkstätten)

| | Bosch Car Service (Robert Bosch GmbH) | Driver Handelssysteme GmbH Geschäftsbereich Fleet Solution | Easy Auto Service GmbH | Euromaster GmbH | Fleetpartner (Pneuhage, Reiff, Vergölst) | Servicequadrat GmbH & Co. KG (Point S, Top Service Team) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | www.bosch-service.de | www.driver-fleet-solution.de | www.easyautoservice.de | www.easyautoservice.de | www.fleetpartner.de | www.servicequadrat.de |
| | | | | | | |
| | ca. 420 | 250 | 230 | ca. 350 | ca. 600 (Deutschland), ca. 3.000 (Europa) | 458 |
| | ja | ja | ja | ja, nach Rücksprache | nein | ja, auf Anfrage |
| | ja | ja, je nach Kooperationspartner | ja | ja | nein | nein |
| | ja, auf Anfrage im Kundensystem möglich | ja | ja | ja | nein | ja |
| | nein | ja | ja, E-Mail/SMS | ja | nein | ja, nach Abstimmung |
| | nein | ja | ja | ja | nein | ja (intern) |
| | Inspektionen | Führerscheinkontrolle | Führerscheinkontrolle, HU/AU, Inspektions- u. Wartungsservice | Führerscheinkontrolle, Reifenservice, Inspektionen | in der Regel mit allen Serviceleistungen vor Ort kombinierbar | k.A. |
| | | | | | | |
| | nein | ja | nein | ja | nein | ja |
| | nein | ja | ja | ja | nein | nein |
| | nein | ja | nein | ja | ja | ja |
| | | | | | | |
| | Sven Kopplin Tel.: 0721/9421814 E-Mail: sven.kopplin@ de.bosch.com | Olaf Petermann Tel.: 06163 /712269 E-Mail: olaf.petermann@ driver-fleet-solution.de | Stephan Karpati Tel.: 0221/5400240 E-Mail: info@easyautoservice.de | Carsten Fischer Tel.: 0171 /7575067 E-Mail: c.fischer@euromaster.com | Thorsten Schuckenböhmer Tel.: 0171/1746834 E-Mail: thorsten. schuckenboehmer@vergoelst.de | Sabine Eich Tel.: 02131/1258990 E-Mail: se@hiepler.com |

# Vorsicht Ladung!

(Foto: Sortimo)

Mal ganz ehrlich, wie oft haben Sie schon gedacht: „Ach, die Kiste ist so schwer, die verrutscht schon nicht" oder „Die paar Meter kann ich die Pflastersteine auch so transportieren"? Was in der Regel gut geht, kann im Ernstfall zu einem unberechenbaren Risiko werden. Eine Gefahrenbremsung reicht und schwere Ladungsteile wie zum Beispiel Farbeimer oder Schubkarren können durch den ganzen Laderaum fliegen und dabei nicht nur Schäden im Fahrzeug sowie an anderen Ladungsteilen verursachen, sondern auch Gefahr für Leib und Leben bedeuten. Darum wirft Flottenmanagement einen Blick auf die ordnungsgemäße Ladungssicherung von Großteilen.

Unfälle durch unzureichend gesicherte Ladung verursachen jedes Jahr allein in Deutschland Schäden in Höhe von einer halben Milliarde Euro. Hinzu kommen die Gefahren für Leib und Leben, denn jedes ungesicherte Kleinteil kann in kürzester Zeit zum gefährlichen Geschoss werden, das Sie und damit auch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Kein Wunder, dass der Gesetzgeber hier klare Regeln aufgestellt hat. Neben Straßenverkehrsordnung, Gefahrgut- und Arbeitsschutzrecht regelt sogar das Strafgesetzbuch das Thema Ladungssicherung und nimmt dabei Fahrer, Verlader sowie Fahrzeughalter in die Pflicht. Bei Gesetzesverstößen drohen nicht nur saftige Geldstrafen, auch Haftstrafen können im schlimmsten Fall verhängt werden.

## Physikalische Grundlagen

Wie Verkehrsregeln zum Autofahren gehören, so bilden auch Ladungssicherung und Physik eine untrennbare Einheit. Das heißt, wer wirklich sicher an sein Ziel gelangen will, muss sich erst einmal ein paar Grundkenntnisse aneignen. Das Wichtigste dabei zuerst: Während der Fahrt steht die Ladung immer nur so lange an ihrem Platz, bis sie von Brems-, Beschleunigungs- oder Kurvenkräften gezwungen wird, ihre Position zu ändern. Was eigentlich völlig banal klingt, wird tagtäglich auf deutschen Straßen ignoriert.

Der einzige Weg, diesen Kräften entgegenzutreten, ist die Ladungssicherung, welche in der Lage ist, diese Kräfte mithilfe von verschiedenen Hilfsmitteln aufzufangen. Dabei gibt es vier Kräfte, die man kennen sollte: zum einen die Gewichtskraft, sprich die Kraft, mit der die Ladung durch die Erdanziehung senkrecht auf die Ladefläche drückt. Zum anderen die „Trägheitskraft", auch als Massenkraft bekannt, welche das Bestreben der Ladung beschreibt, sich der Änderung ihres Bewegungszustands zu widersetzen. Als dritte Kraft wirkt die Reibungskraft in Abhängigkeit von der Oberflächenstruktur und Gewichtskraft. Je rauer eine Oberfläche ist, desto stärker kann die Reibungskraft wirken. Gleichzeitig wirkt sie einer Ladungsverschiebung entgegen und hilft somit bei der Ladungssicherung. Für die Ladungssicherung ist jedoch die Sicherungskraft von höchster Brisanz, sprich die Kraft, die Fahrzeugaufbau, Zurrgurte und Co. aufbringen müssen, damit die Ladung nicht

verrutscht. Sie errechnet sich aus Massenkraft minus Reibungskraft.

Ebenso wichtig wie die Kenntnisse über die Kräfte, die auf eine Last im Laderaum wirken, ist eine ideale Lastverteilung. Denn was nützt die bombensicherste Kiste, wenn bei der nächsten scharfen Kurve der Transporter das Gleichgewicht verliert und im schlimmsten Fall kippt? Daher sollte darauf geachtet werden, dass das Schwerste nach unten und vorne auf die Ladefläche kommt, sodass sich der Schwerpunkt möglichst weit in die Mitte und nach unten verlagert. Dabei muss aber auch an das maximal zulässige Gesamtgewicht und die Achslasten gedacht werden, welche in den Fahrzeugpapieren vermerkt sind. Außerdem sollte die Fracht möglichst mittig zwischen den Seitenwänden und schwere Ladung nicht im hinteren Bereich des Laderaums platziert werden.

## Richtig sichern

Sind die physikalischen Grundlagen einmal geklärt, geht es an die eigentliche Ladungssicherung. Dabei gibt es drei Arten: kraftschlüssig, formschlüssig oder eine Kombination beider Methoden. Eine kraftschlüssige Ladungssicherung wird erreicht, indem die Ladung durch Zurrmittel wie beispielsweise Zurrgurte an die Ladefläche gepresst wird. Dadurch erhöht sich die Reibungskraft, die die Ladung letztlich auf ihrem Platz festhalten soll. In der Regel sind für diese Art der Ladungssicherung mindestens zwei Zurrmittel nötig, welche die Fracht in Längs- und Querrichtung absichern. Zusätzlichen Halt verleihen rutschhemmende Materialien, die unter das Frachtgut gelegt werden und ein Verrutschen nun fast völlig ausschließen. Aber eben nur fast: Um die optimale Vorspannkraft zu erreichen, sollte der Zurrwinkel zwischen 83 und 90 Grad groß sein, die Ratsche eine Vorspannkraft von maximal 250 daN besitzen und das Ladegut formstabil sein.

Die formschlüssige Ladungssicherung ist hingegen nichts anderes als das lückenlose Verstauen und das gleichzeitige direkte Anladen der Ladung an den Fahrzeugaufbau. Sprich, um es auf den Punkt zu bringen, das „Vollstopfen" des Laderaums, bis nichts mehr verrutschen kann. Dabei können auch Sperrstangen und Trennnetze verwendet werden. Die Hauptsache ist, dass der Fahrzeugaufbau und die Hilfsmittel ausreichend stabil sind, da beide die gesamte Last schultern. Gleichzeitig müssen aber auch alle Ladungsteile stabil genug sein, um den Ladungsdruck aufnehmen zu können. Sollten besonders schwere Frachten transportiert werden, sind diese an allen Seiten durch formstabile Ladegüter zu sichern. Doch nicht nur andere Frachtgüter können das Verrutschen der Ladung verhindern: So eignen sich auch Verzurrgurte, Klemmstangen oder Bodenschienen, die an geeigneten Zurrpunkten im Fahrzeug verankert werden. Auch hierüber werden Ladung und Fahrzeug fest miteinander verbunden.

Die Kombination beider Methoden wird als „Kopflashing" bezeichnet und findet insbesondere als „Stirnwandersatz" Anwendung, falls die Ladung wegen der Lastverteilung nicht an die Stirnwand geladen werden kann. Bei der kombinierten Ladungssicherung wird daher in erster Linie in Fahrtrichtung gesichert, bei Bedarf aber auch entgegen dieser. Die Kopfschlinge muss dabei vor beziehungsweise hinter der Ladung durch Hilfsmittel gehalten und an Zurrpunkten am Fahrzeug fixiert werden. Außerdem muss die seitliche Sicherung bei dieser Methode extra vorgenommen werden.

## Passende Hilfsmittel

Wie letztendlich die Ladung zu sichern ist, entscheidet sich von Fall zu Fall. Jedoch unterstützen Fahrzeug- wie auch Einrichtungshersteller den Kunden mit einer Vielzahl von Produkten. Eines der wichtigsten Hilfsmittel zur Ladungssicherung ist der Zurrgurt, mit dem sich die Ladung schnell und flexibel sichern lässt. Das Prinzip dahinter ist denkbar einfach: Die Zurrgurte werden an fest installierten Ösen (sogenannten Zurrpunkten) am Boden oder der Seitenwand des Fahrzeugs befestigt und pressen die Ladung an diese Flächen. Je mehr Zurrpunkte im Fahrzeug vorhanden und je variabler sie angeordnet sind, desto besser. Um genügend Druck auf die Fracht auszuüben, haben die meisten Zurrgurte Ratschen, mit denen man die nötige Vorspannkraft aufbringen kann. Wichtig dabei ist, dass jeder Zurrgurt und jeder Zurrpunkt eine maximale Belastungsgrenze hat, die nicht überschritten werden darf. Diese Angabe ist auf dem Zurrgurtlabel unter LC (= Lashing Capacity) oder Fzul zu finden.

Leichte Ladungen, die man nur schwer einzeln sichern kann, werden idealerweise über sogenannte Zurrnetze fixiert. Diese werden genau wie Zurrgurte an den Zurrpunkten befestigt und straff über die Einzelteile gespannt. Auch hier wird die nötige Vorspannkraft über Ratschen erzeugt. Gleichzeitig eignen sich Zurrnetze auch für offene Ladeflächen wie Pritschen und Anhänger, bei denen der Fahrtwind eine völlig unberechenbare Dynamik auf die Ladung ausüben kann.

Gerade beim Verzurren werden Kanten besonders stark beansprucht: Hier können Kantenschützer und Kantengleiter die Fracht vor Beschädigungen schützen, indem sie die Zurrkräfte gleichmäßig verteilen. Außerdem schützen sie die Zurrgurte durch ihre Formgebung zusätzlich vor Verschleiß, was auf Dauer die Lebenszeit der Zurrgurte erhöht und damit Kosten spart.

Ein letztes Hilfsmittel, welches wir hier vorstellen wollen, sind sogenannte Unterflorsysteme: Der große Vorteil liegt in der Kombination einer voll nutzbaren Ladefläche und den bedarfsgerechten Schubladen, die je nach Hersteller und Ausprägung mehr als 1,5 Meter tief und bis zu 100 Kilogramm belastbar sind. Dadurch lassen sich schwere Materialien oder Maschinen in nur wenigen Sekunden sicher verstauen. Gleichzeitig erlaubt der Vollauszug der Schubladen auch ein ergonomisches Be- und Entladen außerhalb des Fahrzeugs. Der vollwertige Ladeboden hingegen bietet durch zahlreiche Zurrösen und -schienen sowie die Verwendung bedarfsspezifischer Bodenplattenmaterialien, die beispielsweise ein Verrutschen erschweren oder besonders kratzfest sind, ein e optimale Grundlage, um schwere wie auch sperrige Ladungen im Fahrzeug zu sichern.


ORDER® System

SICHER, HOCHWERTIG, FUNKTIONAL –
wir richten Ihr Fahrzeug individuell ein!

- Hochwertige Qualität zu überzeugenden Preisen
- Funktionalität
- Stabilität
- Kombinierbarkeit

ALU TECH

BLOCK 9FM0001

- Radkastenverkleidung offen 1014x483x360 mm
- 2 Alu Regale 1014x241x360 mm mit jeweils 4 verstellbaren Trennwänden und Gummimatte
- Alu Regal 1014x161x320 mm mit 4 Behältern K4 Grau
- Alu Abschlussregal 1014x100x260 mm mit 3 verstellbaren Trennwänden und Gummimatte

**Angebot inkl. Montage**

Aktions Block 9FM0001
€ 415,–*
Listenpreis € 617,67

BLOCK 9FM0002

- Radkastenverkleidung offen 1.268x483x360 mm
- Alu Schubkasten 507x483x360 mm mit 1 Schubl. H66 + 1 Schubl. H130 + 1 Schubl. H200
- Alu Regal 760x241x360 mm mit 3 Trennwänden + Antirutschmatte
- Alu Regal 1268x241x320 mm mit 5 Behältern K4 Grau
- Alu Abschlussregal 1.268x100x260 mm mit 5 Trennwänden + Antirutschmatte

Aktions Block 9FM0002
€ 750,–*
Listenpreis € 1124,-

Fragen Sie auch nach unseren weiteren Möglichkeiten!

*Alle Preise sind Nettopreise zzgl. gesetzlicher MwSt. Angebote gültig bis zum 31.12.2015.

Königsberger Str. 10 • 46325 Borken
Tel.: +49 (0) 28 61/94 38-61
Fax: +49 (0) 28 61/94 38-89
Mail: ordersystem@activa-automobilservice.de

**www.activa-automobilservice.de**

# Gepackt, verstaut, gesichert

Ob Dienstwagen, Servicefahrzeug oder privater Pkw – auch außerhalb des Nutzfahrzeugbereichs gehört die ordnungsgemäße Ladungssicherung zu den Pflichten eines jeden Fahrers. Eine Übersicht über die wichtigsten Fakten sowie das Angebot der Fahrzeug- und Einrichtungshersteller für diesen Bereich liefert Flottenmanagement in diesem Artikel.

Seien es Smartphone, Tablet und Notebook auf dem Beifahrersitz oder Musterproben beziehungsweise Werkzeuge im Kofferraum, bei einer Vollbremsung können schon die kleinsten ungesicherten Teile zum gefährlichen Geschoss werden. Daher beschreibt schon die Straßenverkehrsordnung (StVO) in § 22 Absatz 1: „Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.“ Das heißt im Detail, dass es bei einer Kontrolle keine Rolle spielt, ob man sich in einem privat oder dienstlich genutzten Fahrzeug befindet. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie weder für Insassen des Fahrzeugs noch für andere eine potenzielle Gefahr darstellt.

Dabei ist die richtige Ladungssicherung – mal von den gesetzlichen Vorschriften abgesehen – im wahrsten Sinne des Wortes überlebenswichtig. Während eines Transports wirken gerade bei Kurvenfahrten, Brems- und Anfahrmanövern externe Trägheits- beziehungsweise Fliehkräfte. Hierfür zwei Beispiele: Bereits ein 150 Gramm schweres Smartphone, das bei einer Vollbremsung im Fahrzeug umherfliegt, prallt mit einem Gewicht von bis zu 7,5 Kilogramm auf. Ein etwa 700 Gramm schwerer Regenschirm entwickelt ein Aufprallgewicht von bis zu 35 Kilogramm. Schon durch diese Beispiele sei verdeutlicht, warum auch kleinste Ladungsteile im Fahrzeug gesichert werden müssen.

**Diese Checkliste hilft Ihnen, sich und Ihre Fracht sicher ans Ziel zu bringen:**

- zulässiges Gesamtgewicht inklusive Passagieren und Dachlast bei Gepäckträgern beachten (Überschreitungen können mit bis zu einem Punkt und einer Geldstrafe von 235 Euro geahndet werden.)
- geschlossenen Kofferraum zum Transport benutzen
- Fracht so weit wie möglich nach vorne laden
- bei schweren Gegenständen im Kofferraum zusätzlich Dreipunktgurte auf der Rückbank schließen, da diese nur bedingt widerstandsfähig gegen Kräfte ist
- bei gestapelten Frachtgut: schwere Teile nach unten laden und leichte nach oben
- Hutablage für gute Rücksicht frei halten
- Ladegut nie über die Oberkante der Rücksitzlehne legen, wenn kein Gepäcknetz oder Trenngitter vorhanden ist
- wenn nötig Zurrpunkte und Spanngurte verwenden
- Scheinwerferhöhe anpassen
- vorgeschriebene Abmessung einhalten: Wenn Ladung mehr als einen Meter über Rückstrahler des Fahrzeugs hinaus ragt, muss ein rotes Warntuch oder -schild am Ende der Ladung angebracht werden; die Ladung darf nach vorn oberhalb einer Höhe von 2,5 Metern nicht mehr als 50 Zentimeter hinausragen.

## Übersicht der Fahrzeugeinrichter für Pkw (Auswahl)

| Anbieter | Activa Automobilservice GmbH | Aluca GmbH | Bott GmbH & Co. KG | Plastipol-Scheu GmbH & Co. KG | Sortimo International GmbH |
|---|---|---|---|---|---|
| **Internetadresse** | www.activa-automobilservice.de | www.aluca.de | www.bott.de | www.plastipol-scheu.de | www.sortimo.de |
| **Kooperation mit welchen Fahrzeug-herstellern** | k.A. | alle | alle | alle | alle |
| **Voraussetzungen für den Einbau** | vorhandene Bodenverkleidung | im Idealfall Verzurrösen; für alle Karosserieformen | werkseitige Anbindungspunkte | Verzurrösen; für Kombis | für alle Karosserieformen |
| **Einrichtungen im Baukastenprinzip** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Einrichtungen maßgeschneidert** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Materialien der Einrichtungen** | Aluminium, Stahl | Aluminium | Aluminium, Kunststoff, Stahl | Aluminium, Kunststoff, Stahl | Aluminium, Faserverbundwerkst-offe, Stahl, Kunststoff |
| **Befestigung der Einrichtung im Fahrzeug durch** | Bodenplatte, Verschraubung, Verzurrösen etc. | Bodenplatte, Verschraubung, Verzurrösen etc. | Bodenplatte, Einbaurahmen | Bodenplatte | abhängig von Einrichtung und Fahrzeug |
| **Einrichtungen crashtest-geprüft?** | ja | ja | ja | ja | ja, unter Realbedingungen |
| **Selbsteinbau oder Mon-tage beim Einrichter** | ja, beides | ja, beides | ja, beides | ja, beides | ja, beides |
| **Flexibel herausnehmbar für private Nutzung des Fahrzeugs** | nein | ja, abhängig von Einrichtung | ja, abhängig von Einrichtung | ja | ja |
| **Rückstandslos entfernbar** | ja | ja | je nach Einbauvariante | ja | ja |
| **Finanzierungs-möglichkeiten** | k.A. | ja, über Leasinggesellschaft | ja, Finanzierung und Leasing | ja, Finanzierung, Kauf, Leasing über Leasinggesellschaften und Fahrzeughersteller sowie Miete | ja, Finanzierung, Kauf, Leasing über Leasinggesellschaften und Fahrzeughersteller sowie Miete |
| **Niederlassungen/Stütz-punkte/Außendienstmit-arbeiter** | Hauptsitz: Borken; 2 Außen- und 1 Innendienstmitarbeiter | 3 Niederlassungen; 54 Stützpunk-te; 23 Außendienstmitarbeiter | 1 Niederlassung; 39 Servicepart-ner; 26 Außendienstmitarbeiter | umfangreiches Händlernetz; europaweite Vertretungen; Außendienstmitarbeiter | 9 Niederlassungen und 27 Stationen in Deutschland; Außen-dienstmitarbeiter |
| **Kontakt für Fuhrparks** | Activa Automobilservice GmbH<br>Tel.: 02861/9438-61<br>E-Mail: os@<br>activa-automobilservice.de | Manuel Meixner<br>Tel.: 0791/95040-27<br>E-Mail: manuel.meixner@<br>aluca.de | Frank Pohlmann<br>E-Mail: frank.pohlmann@bott.de | Wieland Veil<br>Tel.: 06471/3102-112<br>E-Mail: w.veil@<br>plastipol-scheu.de | Thomas Kracht<br>Tel.: 030/2005370-12<br>E-Mail: tkracht@sortimo.de |

Ob nun Limousine, Kombi, Van oder ein SUV – bereits ab Werk bieten die Fahrzeughersteller eine umfangreiche Zubehörauswahl an: Seien es Trennnetze oder -gitter für die Sicherung oberhalb der Rücksitzlehne, Gurte beziehungsweise Schienen für schwere Ladungsgüter oder Dachboxen, um zusätzlich Stauraum zu schaffen, das Angebot der Hersteller bietet allerlei Möglichkeiten, nicht nur die Fracht sicher ans Ziel zu bringen.

Dabei lassen sich auch Überraschungen entdecken: Oder haben Sie schon einmal einen Porsche 911 mit Dachträgersystem und Dachbox gesehen? Eine Auswahl des Angebots an Ladungssicherungshilfsmitteln bietet die Übersicht „Ladungssicherung aus dem Zubehörkatalog der Fahrzeughersteller“ auf Seite 78.

EFFIZIENT, TRANSPARENT, SICHER
PS LOGIC
DIE ZENTRALE PLATTFORM FÜR DIE EIN- UND AUSSTEUERUNG VON FLOTTENFAHRZEUGEN
PS LOGIC Den gesamten Lebenszyklus der Flottenfahrzeuge exzellent gestalten
Von der Einsteuerung der Flottenfahrzeuge inklusive Zulassung bis zur Aussteuerung und zum Remarketing übernimmt PS-Team sämtliche Prozesse im Flottengeschäft für Sie. Mit unserer Plattform PS Logic planen und überwachen Sie die Schritte rund um den Fuhrpark und erreichen eine herausragende Prozessqualität.
PS-TEAM Deutschland GmbH & Co. KG | Am Klingenweg 6 | 65396 Walluf | Deutschland | Hotline +49 6123 9999 500
PS-Team
since 1986

### Ladungssicherung aus dem Zubehörkatalog der Fahrzeughersteller (Auswahl)

**Audi:**
Gepäckraumorganizer (A6 Avant, A6 allroad quattro), Gepäcksicherungsnetz (A3, A4 Avant, A4 allroad quattro, A6 Avant, A6 allroad quattro, A7, Q3, Q5, Q7), Trennnetz (A4 Avant, A4 allroad quattro, A6 Avant, A6 allroad quattro, Q7)

**Citroën:**
flexible Kofferraumeinlage (für alle Modelle), Gepäcksicherungsnetz (C3 Picasso, C4, C4 Aircross, C4 Picasso, C5, Cactus, DS4, DS5), Sicherungsnetz für hohe Lasten (Berlingo, C4 Picasso, Jumpy)

**Ford:**
Gepäcksicherungsnetz (B-Max, C-Max, Focus, Galaxy, Grand C-Max, Kuga, Mondeo, S-Max, Transit, Transit/Tourneo Connect, Transit/Tourneo Custom), Trenngitter (B-Max, C-Max, Focus, Galaxy, Grand C-Max, Kuga, Mondeo, S-Max, Tourneo Connect, Tourneo Custom)

**Kia:**
Gepäckraumtrennsystem (cee'd_sw), Gepäcksicherungsnetz (Carens, cee'd, cee'd_sw, Optima, Picanto, pro_cee'd, Rio, Sportage, Venga), Trenngitter (Carens, cee'd, pro_cee'd, Rio, Sportage)

**Mercedes-Benz:**
flexible Steckmodule (A-Klasse, B-Klasse, GLA, GLE, GLE SUV, GLK), Gepäcksicherungsnetz (für nahezu alle Modelle), höhenverstellbarer Ladeboden (B-Klasse), Trenngitter (E-Klasse T-Modell, GLE SUV, GLK), Trennnetz (AMG GT)

**Mitsubishi:**
Gepäcksicherungsnetz (Outlander, Pajero, Plug-in Hybrid Outlander), Trenngitter (ASX, Electric Vehicle – in Prüfung, Outlander, Pajero, Plug-in Hybrid Outlander)

**Opel:**
Aufbewahrungsnetz (Adam, Astra Baureihe, Cascada, Combo, Corsa, Insignia Baureihe, Meriva, Mokka, Movano Combi, Vivaro, Zafira Tourer), FlexRail-Trennstange (Astra ST, Insignia ST, Insignia Country Tourer, Zafira Tourer), Trenngitter (Combo, Movano, Vivaro)

**Porsche:**
Dachträgersystem (911, Boxster, Cayenne, Cayman, Macan, Panamera), Gepäckraumorganizer (Cayenne, Macan), Trennnetz (Cayenne, Macan)

**Renault:**
Gepäcksicherungsnetz (für nahezu alle Modelle), Trenngitter (Captur, Clio, Clio Grandtour, Grand Scénic, Kangoo, Koleos, Laguna Grandtour, Mégane 5-türig, Mégane Grandtour, Scénic, Scénic X-Mod, Trafic)

**Seat:**
Einsatzschale (Ibiza 5-türig, Ibiza SC), flexible Kofferraumeinlage (Mii), Gepäcksicherungsnetz (Leon 5-türig, Leon SC, Toledo), Metalltrenngitter (Alhambra, Ibiza ST, Leon ST, Leon ST X-Perience, Toledo), Schienensystem-Einlegeboden (Ibiza 5-türig, Ibiza SC, Ibiza ST)

**Smart:**
Gepäcksicherungsnetz (forfour, fortwo)

**Toyota:**
Gepäcksicherungsnetz (für alle Modelle, außer GT86), Ladungssicherungsschienen (Hilux), Raumteiler (Auris Touring Sports, Avensis Combi, RAV4), Trenngitter (Auris Touring Sports, Avensis Combi, Land Cruiser, RAV4, Verso)

**Volkswagen/Volkswagen Nutzfahrzeuge:**
Cargonizer für Reserveradmulde (für alle Modelle), flexible Steckmodule (für alle Modelle), Gepäcksicherungsnetz (für alle Modelle), Laderaumabdeckung (Amarok), Trenngitter (Caddy, Golf, Passat, Passat Variant, Polo, Sharan, T5, Tiguan, Touareg, Touran)

**Volvo:**
Gepäckraumorganizer (V40, V40 Cross Country, V60, V60 Cross Country, V70, XC60, XC70), Gepäcksicherungsnetz (V40, V40 Cross Country, V60, V60 Cross Country, XC60, XC90), Trenngitter (für alle V- und XC-Modelle), Trennnetz (V40, V40 Cross Country, V70, XC60, XC70, XC90)

### Zusätzlicher Stauraum

Wenn es um den Transport geht, lässt sich nahezu jedes Fahrzeug zum „Transporter" umfunktionieren – in seinen Maßen und Fähigkeiten natürlich. Sollte der Innenraum nicht ausreichen, kann der Stauraum neben der Möglichkeit über ein Dachträgersystem auch über einen Anhänger erweitert werden: Von speziellen Anhängern für Boote, Fahrräder oder Tiere über Caravans bis hin zum Lastenanhänger, das Angebot bietet für jedes Bedürfnis die passende Lösung. Natürlich gilt auch bei der Beladung des Anhängers die grundlegenden Methoden der Ladungssicherung zu beachten (siehe Artikel „Vorsicht Ladung!" S. 74–75).

Sollte einmal keine Anhängerkupplung über den Zubehörkatalog buchbar sein, gibt es diverse Nachrüstlösungen von markenunabhängigen Anbietern wie Rameder für fast alle Fahrzeugmodelle. Eine nachträglich montierte Anhängerkupplung muss im Übrigen – sofern sie die übliche EU-Zulassung besitzt – weder vom TÜV abgenommen noch in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden. Das Mitführen der zur Anhängerkupplung gehörenden Papiere reicht aus. Bei einer Eigenmontage kann man jedoch, wenn man möchte, den fachgerechten Einbau bei einer technischen Prüfstelle kontrollieren und sich bescheinigen lassen.

Wichtig bei der Verwendung eines Anhängers ist, dass auch der Führerschein zum Ziehen solcher Lasten berechtigt. Schnell kommen bei Fahrzeug plus Anhänger mehr als 3,5 Tonnen zusammen, die mit der alten Führerscheinklasse 3 (bis 7,5 Tonnen) bewegt werden dürfen, inklusive sämtliche einachsige Anhänger sowie Hänger mit Tandem-Achsen. Der Achsenabstand bei Tandem-Achsen muss allerdings weniger als einen Meter betragen. Die Klasse B erlaubt hingegen das Führen von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen zuzüglich 750 Kilogramm Anhängelast, die Klasse BE erweitert die Berechtigung für Anhänger über 750 Kilogramm. Darüber hinaus gilt die Führerscheinklasse C1, mit der 3,5 bis 7,5 Tonnen schwere Fahrzeuge gesteuert werden dürfen. Außerdem sind Fahrerinnen und Fahrer von gewerblich eingesetzten Fahrzeugen, für deren Führen eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C oder CE notwendig ist, grundsätzlich vom Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz betroffen. Daraus ergibt sich eine Schulungspflicht für Führerscheininhaber und eine umfangreiche Pflichtqualifikation für Führerscheinneulinge mit IHK-Prüfung.

### Einrichtungssysteme

In Nutzfahrzeugen sind Fahrzeugeinrichtungen bereits seit Jahren etabliert, aber auch für den Pkw-Bereich bieten Fahrzeugeinbauer eine breite Angebotspalette. Die Gründe für diese Systeme sind einfach und zahlreich: „Die Hauptargumente für Fahrzeugeinrichtungen sind geringere Suchzeiten und schnellere Zugriffszeiten. Durch die bessere Übersicht muss der Handwerker insgesamt weniger Material im Fahrzeug mitführen. Weiterhin schützt eine optimale Fahrzeugeinrichtung auch das Ladegut beziehungsweise die mitgeführten Werkzeuge und Ersatzteile. Dies alles führt zu einer deutlich höheren Wirtschaftlichkeit im mobilen Service. Ladungssicherheit und Insassenschutz ist schon seit Langem ein Thema. Durch die verbesserte Gesetzgebung und verstärkte Kontrollen rücken diese Themen jedoch zunehmend in den Fokus der Käufer von Fahrzeugeinrichtungen", erläutert Frank Pohlmann, Vertrieb Key Account Fahrzeugeinrichtungen bei der bott GmbH & Co. KG.

Doch gerade der Kofferraum in einem Kombi, Van oder SUV stellt hinsichtlich seiner Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Fahrzeugeinrichtung. Warum dann nicht gleich Marke Eigenbau? „Selbst wenig beladene Fahrzeugeinrichtungen – vor allem der Marke Eigenbau – halten den enormen Kräften bei einem Unfall nicht stand. Insassen laufen Gefahr, sowohl von den Waren als auch der Einrichtung selbst erdrückt oder verletzt zu werden", gibt Claudius Boos, Leiter Marketing + PR bei der Aluca GmbH, zu verstehen.

Natürlich können Baukastenlösungen oder auch maßgeschneiderte Einrichtungslösungen für Pkw und Nutzfahrzeuge direkt vom Fahrzeugein-

*Selbst Besitzer eines Porsche 911 müssen im Urlaub nicht auf ihr Zweirad verzichten. Optional ist auch eine Dachbox erhältlich.*

richter geordert werden (siehe Tabelle „Übersicht der Fahrzeugeinrichter für Pkw“). Diese bieten ihre geprüften Produkte inklusive Einbau zum Kauf oder auch im Leasing in Zusammenarbeit mit namhaften Leasinggesellschaften an. Ausgeklügelte modulare Systeme garantieren nicht nur die bestmögliche Raumausnutzung beziehungsweise höchste Praktikabilität aufgrund der Planung, sondern auch die Verwendung von hochwertigen Materialien. Rückstandsloser Rückbau gehört, wenn nötig, zur Umsetzung dazu. So unterschiedlich die Systeme anmuten könnten, es werden doch die gleichen Maßstäbe angesetzt: „Der Sicherheitsaspekt ist im Pkw genauso hoch anzusetzen wie im Nutzfahrzeug. Wir vertrauen dabei auf die gleichen flexibel einsetzbaren Module wie bei Nutzfahrzeugen, ihre Anordnung im Fahrzeug wird individuell auf den begrenzten Raum geplant. Ziel ist es auch hier, den Materialien und Werkzeugen eine längere Lebensdauer zu verschaffen“, erklärt Patrick Meekes, Sales Manager bei der Activa Automobilservice GmbH.

Die Sortimo International GmbH bietet neben dem neu vorgestellten WorkMo-System, welches platzsparend im Kofferraum verstaut und dort über die Verzurrösen gesichert werden kann (siehe Interview mit Reinhold Braun, Geschäftsführer von Sortimo, in Flottenmanagement 2/2015), auch Systeme, die im Fahrgastraum zum Einsatz kommen: So bietet der Einbauspezialist aus Zusmarshausen gleich mehrere Produkte für das mobile Büro an, die über den Anschnallgurt auf dem Beifahrersitz gesichert werden. Beispielsweise soll der Autoassistent von Sortimo nicht nur eine praktische Schreibunterlage sein, sondern hält durch seine bewegliche Klemmvorrichtung für Notizen, zwei Ablagefächer für Ordner und Prospekte und eine Aussparung für eine Getränkeflasche jederzeit alles griffbereit. Zusätzlicher Stauraum für Unterlagen befindet sich unter der Schreibunterlage.

## Fazit

Ladungssicherung ist wichtig, aber oft wird sie trotz vorhandener Möglichkeiten aus Zeitgründen vernachlässigt. Das Risiko und die Konsequenzen sollten den Dienstwagennutzern stets vor Augen geführt werden. Wie auch Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung üble Folgen haben kann, sollte dem Dienstwagenfahrer bewusst sein, dass Ladungssicherung nötig ist, nicht erst dann, wenn ohne sie etwas Schlimmes passiert ist.


Sycada

Elektronisches Fahrtenbuch

Versicherungstelematik

SYCADA.GREEN
Sustainable Mobility

Verbrauchsoptimierung

Elektromobilität

Ihr Partner im (grünen) Flottenmanagement

Sycada Deutschland GmbH
www.sycada.com
info@sycada.com
+49 89 550616-0

# Eine sichere Flotte

*Klassische vorkonfigurierte Branchenlösungen bieten alle Fahrzeugeinrichter an - hier die Version Elektriker von Sortimo*

**Ladungssicherung: Zahlreiche Anbieter rüsten Fahrzeuge komplett mit Ladungssicherungssystemen aus – ganz individuell und auf den jeweiligen Transport- oder Einsatzzweck zugeschnitten. Die Kosten für die erprobten Systeme rechnen sich: Sie sparen Zeit, Geld und werten das eigene Image auf.**

Wer Ordnung hält, ist nur zu faul zum Suchen. Mit diesem alten Spaßspruch kann der Gesetzgeber nichts anfangen – im Gegenteil: Wer alles in sein Fahrzeug hineinwirft, riskiert nicht nur, dass das eigene Hab und Gut oder, noch schlimmer, die Ware des Kunden zu Bruch geht. Die Polizei kann auch den Wagen stilllegen, bis alles gesichert ist und obendrein Fahrer wie Halter per Bußgeld abkassieren.

Der Imageschaden mit einem unaufgeräumten Fahrzeug beim Kunden ist ungleich größer. Schließlich ist der Transporter die rollende Visitenkarte des Unternehmens und nicht selten schließen Kunden vom Innenleben des Fahrzeugs auf die Qualität der Arbeit. Zudem kostet Unordnung Geld: Wer als Servicetechniker zum Kunden unterwegs ist und sich mühsam im Inneren des Fahrzeugs Werkzeug und Ersatzteile zusammensuchen oder Transportschäden beheben muss, verschwendet bis zu eine Stunde pro Arbeitstag, haben schon ältere Studien von Fahrzeuginneneinrichtern, aber auch Werkzeugspezialisten wie Bosch ergeben. Wertvolle Zeit, die dann für den Kunden fehlt.

Neben der eingesparten Zeit führt die Branche auch noch ein weiteres Argument für ein Ordnungssystem an: das Image. Ein aufgeräumtes Fahrzeug macht einen ganz anderen Eindruck als der Servicewagen, in dem Werkzeuge und Materialien kreuz und quer durcheinanderliegen. Die Anbieter haben daher in der Regel Transportboxen und Koffer entwickelt, die sich in ein entsprechendes Regalsystem einpassen lassen – mit einem Klick. Das gilt vor allem für die großen Anbieter, darunter auch der Marktführer Sortimo International GmbH aus Zusmarshausen. Das Besondere bei dem Unternehmen: Man kann sich die beliebten L-Boxxen, wie das Transportkoffersystem dort heißt, sogar im eigenen Firmen-CI liefern lassen. „Eine im Firmen-CI gebrandete Boxxen-Serie lohnt sich ab einer Größenordnung von rund 1.000 Kisten“, sagt Sortimo-Chef Reinhold Braun. Er setzt dabei auf Partnerschaften und nach dem Motto „Wer die Norm macht, macht den Markt“ ist es ihm gelungen, Bosch Power Tools als Partner zu gewinnen. Das Ergebnis: Seit rund drei Jahren liefert Bosch alle Profi-Werkzeuge ausschließlich in L-Boxxen aus. Wer daher auf das Einrichtungssystem Globelyst setzt und gleichzeitig Bosch-Werkzeuge nutzt, baut auf ein geschickt komponiertes System – ein Klick, und schon ist die Werkzeugkiste fest im Regalsystem Globelyst des Fahrzeugs verstaut. Mittlerweile gibt es mehr als 100 Partner mit gebrandeten Kisten.

Tatsächlich schenken sich die großen Anbieter wie Aluca, Bott oder Würth nichts. Denn alle großen Anbieter verfügen über eine individuell konfigurierbare, komplette Fahrzeuginneneinrichtung inklusive Ladungssicherungssystemen wie Zurrgurte, Zurrstangen und Netze. Trotzdem hat jedes Haus markante Eckdaten, die teils auf der Herkunft, teils auf innovativer Arbeit beruhen und sich voneinander abheben. Gemeinsam haben die Produkte, dass sie sich in der Praxis bewährt haben, da keiner ohne Anwender-Workshops arbeitet, um seine Produkte zu verbessern.

Unterschiede beruhen zum Beispiel auf der Geschichte. Sortimo etwa kommt vom klassischen Verkaufskoffer her. Firmengründer Herbert Dischinger suchte für seinen Großhandel für Befestigungstechnik in Augsburg das ideale Trans-

portmittel, um bei Kunden seinen Handwerkerbedarf wie Schrauben und Dübel anzupreisen. Er entwickelte 1973 ein Insetsystem aus Kunststoff, die in seinen Metallkoffer passte – der Urtyp des „Sortimente mobil", kurz Sortimo. Vom Aktenkoffer ging es dann aufs Fahrzeug über, weil die Koffer transportiert werden mussten. So entstand ein Regalsystem in unterschiedlichen Größen und Breiten, das heute als Globelyst ein komplettes Fahrzeugeinrichtungssystem umfasst.

Einen anderen Weg ging das Unternehmen Bott, das wesentlich älter ist und schon 1930 entstand. Die Firma mit Sitz im baden-württembergischen Gaildorf nahe Heilbronn entwickelte zunächst die Innenausstattungen für Werkstätten, ehe die Ingenieure in einem späteren Schritt auf die Idee kamen, die für die Werkshallen entwickelten Module auch auf das Auto zu übertragen. Heute beschäftigt Bott rund 800 Mitarbeiter und erzielte im vergangenen Jahr einen Jahresumsatz von 100 Millionen Euro. Aktuell gehören zur Bott-Firmengruppe neben drei Produktionsstandorten in Deutschland, England und Ungarn zahlreiche Beteiligungsgesellschaften, Lizenzpartner und Importeure in der ganzen Welt.

Auch Bott verfügt über ein modulares System zur individuellen Planung und Konfiguration für jeden Transporter und hat – ein weiterer wichtiger Aspekt – die Sicherheit seiner Module gründlich überprüft. Vario nennt sich das System der Spezialisten aus Gaildorf, das den großen Vorteil bietet, ein durchgängiges System zu sein. Und zwar eines, das sich von der Werkstatt bis zum Fahrzeug reicht.

Eine noch junge Geschichte hat das von der Activa Automobil-Service GmbH angebotene Fahrzeugeinrichtungssystem. Das Unternehmen mit Sitz in Borken baut auf die vier Bereiche Fahrzeugeinrichtung, Sonderfahrzeugbau, Sattlerei und Fahrzeuglackierung, vertreibt aber seit 2011 die italienische Marke Order-System als Generalimporteur für Deutschland. Das System wiederum stammt von der 1998 gegründeten Tecno A, die aus der Metall- und Stahlverarbeitung kommt. Im Laufe der Zeit spezialisierte sich das Haus auf Fahrzeugeinrichtungen und entwickelte daraufhin das Order-System als mobiles Ordnungssystem. Das System setzt auf den klassischen Materialmix von Aluminium und Stahl und ist dabei individuell konfigurierbar.

## Unterschiedliche Werkstoffe

Ein weiterer wichtiger Unterschied sind die eingesetzten Werkstoffe, um die Inneneinrichtungen herzustellen. Die Aluca GmbH aus Rosengarten bei Schwäbisch Hall etwa setzt – der Firmenname deutet es schon an – ausschließlich auf Aluminium. Wichtigster Grund für die Wahl ist das Gewicht. Denn alles, was Aufbauer zusätzlich in ein Fahrzeug einbauen, geht auf die Nutzlast. Wer schon ein paar hundert Kilo nur für die Inneneinrichtung benötigt, kann später nur noch einen Bruchteil der ursprünglichen Nutzlast transportieren. Im Vergleich zu Stahl spart daher das Aluminium erhebliches Gewicht ein und erhält damit eine höhere Zuladung bei gleichen Systemeigenschaften. „Gewichtsorientierte Nutzer finden bei Aluca die leichtesten Lösungen am Markt – dank der ausschließlichen Verwendung des Werkstoffs Aluminium", erklärt Aluca-Vertriebschef Johannes Ilg. „Neben klassischen Regal- und Schubladensystemen bietet Aluca das umfangreichste Unterbodensystem der Branche, Aluca dimension2. Diese Einrichtungslösungen richten sich insbesondere an Nutzer kleinerer und mittlerer Fahrzeuge und bieten Flottenbetreibern interessante Ansätze im Bereich Downsizing."

Hinzu kommen beim Einsatz von Aluminium auch noch weitere Pluspunkte wie Langlebigkeit oder eine Korrosions- und UV-Beständigkeit durch eine selbstschützende Oxidschicht. Auch bei Aluca sind die Systeme individuell konfigurierbar, mit den vorgegebenen Maßen decken die Rosengartener aber auch den kompletten Nfz-Markt ab.

Andere Wettbewerber integrieren in ihre Systeme mittlerweile nicht mehr nur hochfeste Stähle, sondern setzen sogar auf ultrahoch-

*(Fortsetzung S. 82)*

*Aluca bietet über das dimension2-Unterflorsystem eine clevere Lösung aus Ordnungssystem und der Möglichkeit schwere beziehungsweise sperrige Ladung zu transportieren*

TecAlliance
TecCom TecDoc TecRMI
Lösungen für
Fleet & Leasing
TecAUDIT
Professionelle online Rechnungsprüfung
TecCONTROL
Prozessoptimierung in der Auftragsabwicklung
TecCOO
Unterhaltskosten vorab und im Detail
TecRMI
Use standardised data and
Be more efficient!
sales.tecrmi@tecalliance.net
Tel: +49 (0) 7934-99299-0
www.tecrmi.com

feste Stähle – die die Fahrzeugindustrie gerne im Karosseriebereich einsetzt. Im Vergleich zum herkömmlichen Stahl haben ultrahochfeste Stähle eine bis zu fünffach höhere Dichte und können daher wesentlich mehr Gewicht bei gleicher Stärke tragen. Ein Regal mit den Abmessungen 1.134 x 324 x 54 mm wiegt 3 kg und kann mit 120 kg Gewicht beladen werden: Ultrahochfeste Stähle können wie eine Ameise das 40-Fache des eigenen Gewichts tragen.

Auch Orsy-Mobil, so heißt die Fahrzeugeinrichtungsreihe der Adolf Würth GmbH & Co. KG, setzt auf einen Materialmix aus hochfestem Stahl, Aluminium und Kunststoff. Der Name „Orsy" ist übrigens eine Zusammensetzung aus den beiden Worten „Ordnung und System", was Würth vor dreieinhalb Jahrzehnten als Kleinteilelagersystem für die Werkstatt entwickelt hatte und später auch auf das Fahrzeug übertrug. So richtet Würth mit Hauptsitz in Obersulm-Willsbach nahe Heilbronn nach eigenen Angaben jährlich mehr als 20.000 Fahrzeuge weltweit ein.

## Geprüfte Sicherheit

Hinzu kommt bei den großen Anbietern, dass sie höchste Qualitätsmaßstäbe an die Sicherheit der Einrichtungen ansetzen, auch und gerade im Falle von Unfällen. Modul-System hat errechnet, dass im Falle eines Crashs von nur 50 km/h die gesamte Einrichtung schnell ein physikalisches Gewicht von zehn Tonnen erreichen kann. In realen Crashtests haben daher Sortimo, Bott, Activa oder Aluca immer wieder genauestens untersucht, wie sich eine Fahrzeuginneneinrichtung bei Unfällen verhält. Deshalb gehören zum Beispiel Sollbruchstellen dazu, damit die Einrichtungen bei Unfällen da bleiben, wo

## Übersicht der Fahrzeugeinrichter für Transporter (Auswahl)

| Anbieter | Activa Automobil-Service GmbH | ALUCA GmbH | Bott GmbH & Co. KG | Fami Deutschland GmbH | FES Innovations GmbH |
|---|---|---|---|---|---|
| **Internetadresse** | www.activa-automobilservice.de | www.alcua.de | www.bott.de | www.fahrzeugeinrichtung-storevan.de | www.fahrzeug-systeme.de |
| **Kooperation mit welchen Fahrzeugherstellern** | k.A. | alle | alle | mit allen namhaften Nutzfahrzeugherstellern | 149 |
| **Einrichtungen im Baukastenprinzip** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Einrichtungen maßgeschneidert** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Materialien der Einrichtungen** | Aluminium / Stahl | Aluminium | Aluminium / Stahl / Kunststoff | Aluminium / Stahl / Kunststoff | Aluminium |
| **Einrichtungen crashtestgeprüft?** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Branchenlösungen** | | | | | |
| **Elektriker** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Holz-/Fensterbauer** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Kälte-/Klimatechnik** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Sanitär** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Schornsteinfeger** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Schreiner** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Sonstige** | Viele weitere Branchenlösungen | ja | ja | ja | ja, u.a. Autobahnmeisterei, Hufschmied, Schornsteinfeger, Tierarzt |
| **Branchenlösungen individuell erweiterbar** | ja | ja | ja | ja | ja |
| **rückstandslos entfernbar** | nein | ja | ja | ja | ja |
| **Einbau, wo möglich?** | Durch Activa oder Selbstmontage | europaweit | rund 50 Standorte und vor Ort beim Kunden | Leipheim | Kaufungen/Kassel |
| **Zeitfenster für Einbau (erfahrungsgemäß)** | 1–2 Werktage | 0,5 - 3 Tage je Fahrzeug; abhängig von Arbeitsumfang und Einbauort | 1 Arbeitstag | 1 Tag | 1 Tag |
| **Finanzierungsmöglichkeiten** | k.A. | ja, über Leasinggesellschaft | Leasing und Finanzierung | k.A. | k.A. |
| **Niederlassungen/Stützpunkte/ Außendienstmitarbeiter** | Hauptsitz Borken, 2 Außendienst und 1 Innendienstmitarbeiter | 3 Niederlassungen, 54 Stützpunkte, 23 Außendienstmitarbeiter (nur DE) | 1 Niederlassung, 39 Servicepartner, 26 Außendienstmitarbeiter | Hauptsitz Leipheim | Hauptsitz Kaufungen/Kassel |
| **Kontakt für Fuhrparks** | Activa Automobil-Service GmbH<br>Tel.: 02861/9438-61<br>E-Mail: os@activa-automobilservice.de | Manuel Meixner<br>Tel.: 0791/95040-27<br>E-Mail: manuel.meixner@aluca.de | Frank.Pohlmann<br>E-Mail: frank.pohlmann@bott.de | FAMI DEUTSCHLAND<br>Lager Systeme GmbH<br>Tel.: 08221/27870<br>E-Mail: info@fahrzeugeinrichtung-storevan.de | FES Innovations GmbH<br>Tel.: 05 61/50608750<br>E-Mail: info@fahrzeug-systeme.de |

sie montiert wurden – und das eingeräumte Material an Ort und Stelle. In Videosequenzen ist sehr deutlich zu sehen, dass die nach Normvorgaben gecrashten Inneneinrichtungen im Gegensatz zu vielen Selfmadelösungen, die vor allem im Handwerk weitverbreitet sind, den Fahrer tatsächlich schützen. Tatsache ist: Kein Teil verlässt die Werkshallen der Fahrzeuginneneinrichter ohne Qualitätsprüfung.

Gleiches gilt natürlich für die Utensilien rund um die Ladungssicherung, die es alternativ zu klassischen Fahrzeugeinrichtungen gibt. Die Umbauer haben in der Regel eigene Materialien mit im Angebot – und feilen wie bei ihren Modulen daran, die Systeme und Hilfsmittel weiter zu verbessern. Bei Bott etwa findet sich ein neues Ladungssicherungsnetz, das besonders dicht ist. Denn bei den üblicherweise grobmaschigen Netzen können sich bei Vollbremsungen oder Crashs doch schon mal Kleinteile lösen und durch die Maschen schießen.

Zurrgurte finden sich nicht nur bei den großen Anbietern, sondern gleich bei einer Reihe von Spezialanbietern wie Zurrpack aus Dornstadt bei Ulm oder der Dolezych GmbH & Co. KG aus Dortmund. Letzteres etwa ist ein 800-Mann-Unternehmen mit Tochtergesellschaften in gleich acht Ländern, darunter USA und China – und hat in seinem Leistungsspektrum rund ums sichere Heben und Transportieren gleich 20.000 Artikel in seinem Katalog. Dolezych zählt daher zu den ersten Adressen in Sachen Seil-, Hebe-, Anschlag- und Ladungssicherungstechnik und gehört zu den größten Anbietern in Europa. Die Dortmunder stellten übrigens auch die Zurrgurte, mit deren Hilfe Christo 1995 den Reichstag unter einem silbergrauen Gewand verhüllte.

| | **Plastipol-Scheu GmbH & Co. KG** | **Sortimo International GmbH** | **Walter Bösenberg GmbH** | **Wenzel GmbH** | **Winter Fahrzeugtechnik GmbH** | **A. Würth GmbH & Co. KG** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | www.plastipol-scheu.de | www.sortimo.de | www.boesenberg.de | www.service-system.de | www.winter-kuehlfahrzeuge.de | www.orsymobil.com |
| | mit allen namhaften Nutzfahrzeugherstellern | mit allen Fahrzeugherstellern | Mercedes-Benz, Volkswagen Nfz | Volkswagen | Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford, Renault, Fiat, Opel, Peugeot, Nissan, Dacia | VW,Ford, Fiat, Opel,Toyota,PSA Gruppe, Iveco, Mercedes, |
| | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| | Aluminium/Stahl/Kunststoff | Faserverbundwerkstoffe, Aluminium, Metall, Kunststoff | Leichtbau-Holzwerkstoffe, Stahl, Aluminium | Aluminium-Stahl Kombination | isolierte GFK-Formteile | hochfester Stahl, Aluminium, Kunststoff |
| | ja | ja | ja | ja | geprüftes Ladungssicherungs-System (Serienausstattung) | ja |
| | | | | | | |
| | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| | Geodäsie + viele weitere Branchenlösungen | Maler, Innenausbauer, Servicetechniker, Facility Management, Messebauer, Polizei, Feuerwehr, Kommunen, Hoch- und Tiefbau und viele mehr | ja, durch individuelle Planung für viele weitere Branchen, Feuerwehr, Polizei, Mess- und Laborfahrzeuge, Vermessungsfahrzeuge | Hufschmiede/ Energie-Anlagenbauer | ja: Innenauskleidungen für den temperaturgeführten Transport (Lebensmittel, Pharma, uvm.) | Solateure, Spezialausbau für Pick-ups, Piaggio |
| | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| | ja | ja | ja | nein | nein | ja |
| | bei Plastipol-Scheu/ europaweite Einbaustationen/ beim Kunden vor Ort | Sortimo Niederlassungen und Stationen, Autohäuser, Fachhandel sowie Selbsteinbau möglich | Im Werk Hannover | 12 Einbaustationen, oder vor Ort | Werk Eichenzell | Vor Ort beim Kunden (mobiler Einbauservice) oder an den zehn Einbaubasen |
| | 1–3 Werktage | 1 Tag | 1 Tag | je nach Größe 1 Tag (ohne Überführung) | ca. 4 Wochen | 10 Tage |
| | ja | über Kauf, Finanzierung, Miete, Leasing über Leasinggesellschaften und über Fahrzeughersteller | - | Leasing über Fahrzeughersteller | ja: Kauf, Finanzierung, Miete, Leasing über Fahrzeughersteller bzw. Leasinggesellschaften | Kauf oder Würth-eigene Leasinggesellschaften |
| | umfangreiches Händlernetz, europaweite Vertretungen, Außendienst ja | 9 Niederlassungen/ 27 Stützpunkte | zwei Standorte, Hauptsitz Hannover | 5 Niederlassungen / 8 Stützpunke / 11 Außendienstmitarbeiter | 1 Werk (keine Niederlassungen) 4 Außendienstmitarbeiter, bundesweite Vorführfahrzeuge | 10 Einbaubasen, 40 Fachverkäufer |
| | Wieland Veil<br>Tel.: 06471/3102-112<br>E-Mail: w.veil@plastipol-scheu.de | Thomas Kracht<br>Tel.: 030/200537012<br>E-Mail: tkracht@sortimo.de | Walter Bösenberg GmbH<br>Tel. : 0511/450000-0<br>E-Mail: info@boesenberg.de | Oliver Wiesner<br>Tel.: 05561/93420<br>E-Mail: info@service-system.de | Winter Fahrzeugtechnik GmbH<br>Tel.: 06659/96460<br>E-Mail: info@<br>winter-kuehlfahrzeuge.de | Name: Frank Clausen<br>Tel.: 0160/98939145<br>E-Mail: frank.claussen@<br>wuerth.com |

## ERSTAUSRÜSTER

Nexen Tire ist mit seinen Qualitätsprodukten bereits seit längerer Zeit OE-Partner der weltweit führenden Automobilhersteller, wie Hyundai, Kia, General Motors, Chevrolet, Fiat, Chrysler, Mitsubishi oder Ssang Yong. Auch die deutsche Volkswagen Gruppe gehört dazu. Hauptgrund für den Status als Erstausrüster sind gemäß eigenen Angaben innovative Produkte, große technologische Kompetenz und modernste umweltfreundliche Produktionsstandards. Jetzt meldet das koreanische Unternehmen neue Freigaben: für den Qualitätsreifen N'Blue Premium, einen Kraftstoff sparenden Hochleistungs-Sommerreifen, auf dem Smart Fortwo und Forfour sowie dem Renault Twingo. Bei dem Leicht-Lkw Fiat Ducato kommt der RODIAN CT8 zum Einsatz, ein Reifen, der durch Wirtschaftlichkeit und Fahrstabilität auch auf nassen Straßen überzeugen soll. Zudem ist für den neuen Fiat 500X der Winterreifen WINGUARD Sport vorgesehen.

## PREMIERE

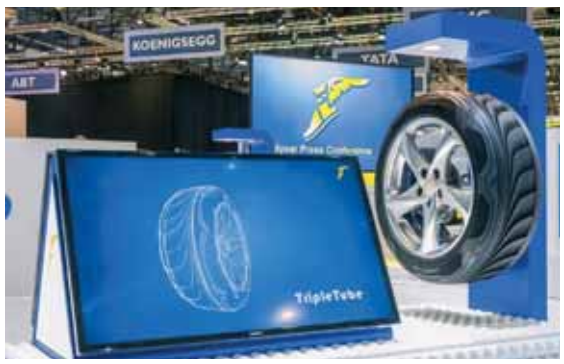
Reifenhersteller Hankook setzt seine Offensive im Premiumsegment deutscher Automobilhersteller weiter fort und liefert ab sofort Hochleistungsreifen in die Erstausrüstung für den neuen Porsche Macan. Erstmals wird damit ein Modell des Stuttgarter Sportwagenherstellers werksseitig mit Hankooks Hochleistungsreifen bestückt. Zum Einsatz kommt dabei mit dem erst im Jahr 2014 eingeführten Ventus S1 evo² SUV ein für diese Fahrzeugkategorie speziell entwickeltes Profil mit besonders sportlich-dynamischen Genen in den Mischbereifungsgrößen 235/60 und 255/55 R 18 beziehungsweise 235/55 und 255/50 R 19. „Unser Flaggschiff ist auch in der Variante für leistungsstarke SUV mit innovativen Technologien und anspruchsvollen Designmerkmalen ausgestattet und wir freuen uns, dass mit Porsche ein weiterer Premiumautomobilhersteller in der Erstausrüstung auf unsere Produkte vertraut", sagt Ho-Youl Pae, Hankooks Europa-Chef. „Der Ventus S1 evo² SUV bietet wie sein kleinerer Bruder ein sportlich-direktes Fahrerlebnis in Verbindung mit Sicherheit und Komfort, was ihn zu einem weiteren hervorragenden Beispiel für Kontrol Technology, unserer Philosophie der Verbindung von Technologie, Spitzenleistung und Sicherheit bei allen unseren Produkten macht."

## MODELLPALETTE

Maxxis Reifen bietet ab sofort den neuen Ganzjahresreifen AP2 – verfügbar in über 50 Startgrößen – an. In der kommenden Wintersaison ist er in 82 Größen geplant. Mit überzeugenden Leistungen beim Bremsen und Nassgrip sowie Aquaplaning löst das neue Profil den Vorgänger Maxxis MA-AS ab. Im Entwicklungsschwerpunkt standen für den taiwanesischen Reifenhersteller ein hohes Sicherheitsniveau bei wettbewerbsfähigen Rollwiderstandswerten und niedrigem Verbrauch. „Mit diesen ausgewogenen Leistungsmerkmalen bieten wir eine Alternative für alle möglichen Witterungsbedingungen innerhalb eines Jahres. Der neue AP2 mit M+S-Kennung und Schneeflockensymbol ergänzt unser Produktportfolio und ist ein weiterer wichtiger Meilenstein in unserer innovativen Produktstrategie für den deutschen Markt", so Dirk Rohmann, Managing Director Maxxis International.

## KONZEPTREIFEN

Goodyear hat seinen „Triple Tube"-Konzeptreifen, der einzelne Luftkammern auffüllen und entleeren kann, vorgestellt. Dieser bietet dem Fahrer eine verbesserte Leistung und vielfältigere Einsatzmöglichkeiten. Die vom Goodyear Innovation Center Luxembourg entwickelte Technologie könnte für die selbstfahrenden Autos der Zukunft eingesetzt werden, da sie es dem Reifen ermöglicht, seine Form anforderungsgemäß anzupassen, beispielsweise vor einer Kurveneinfahrt. Die Funktionsweise des Reifens basiert auf einer internen Pumpe, die aus einer Hauptkammer Luft auf drei individuelle Kammern verteilt. Die unterschiedlichen Luftkammern ermöglichen eine verbesserte Mobilität, da der Fahrer im Falle einer beschädigten Kammer seine Fahrt immer noch fortsetzen könnte. Darüber hinaus können die „Triple Tube"-Flanken den Designvorgaben des jeweiligen Fahrzeugherstellers angepasst werden.




Zudem ist die Gummimischung des „Triple Tube"-Konzept-Reifens vollständig nachhaltig. Sie wurde unter Verwendung von Silica hergestellt, die aus der Asche von Reishülsen gewonnen wurde. Da der Reifen als reiner Konzeptpneu entwickelt wurde, wird er nicht produziert werden. Konzeptreifen sind Teil des Innovationsprozesses bei Goodyear. Mit ihnen wird zum einen das Ziel verfolgt, Diskussionen über neue Lösungen anzustoßen. Zum anderen sollen die Ingenieure hierdurch abseits von ausgetretenen Pfaden denken, um smarte Lösungen für die Zukunft zu liefern.

## REIFENTEST

Der Vredestein Sportrac 5 und Vredestein Ultrac Vorti erhielten in verschiedenen unabhängigen europäischen Reifentests hohe Bewertungen mit hervorragenden Ergebnissen auf trockener Fahrbahn, minimaler Geräuschentwicklung und niedrigerem Kraftstoffverbrauch. „Die Testergebnisse des Vredestein Sportrac 5 und anderer Produktreihen sind der Ausdruck der hochmodernen Technologie und Prozessinnovation im F&E-Zentrum von Apollo in den Niederlanden. Dies hat uns dabei unterstützt, die genauen Bedürfnisse unserer Kunden kontinuierlich zu erfüllen", so Dr. Seshu Bhagavathula, Technischer Leiter bei Apollo Tyres Ltd. Der Reifenhersteller verbindet Design und Technologie auf eine besondere Art und Weise. Das F&E-Zentrum für Pkw-Reifen von Apollo Tyres in den Niederlanden arbeitet eng mit dem Giugiaro-Designstudio in Italien zusammen – „Der Form folgt die Funktion" lautet das Motto von Vredestein. Der Vredestein Sportrac 5 ist in den Größen 14 bis 18 Zoll und der Vredestein Ultrac Vorti in den Größen 17 bis 22 Zoll erhältlich. Die grünen Labels für Bremsen und Handling auf nassen Straßen sowie die minimale Geräuschentwicklung sollen die hohe Qualität unterstreichen. In diesem Sommer wird das Größensortiment erneut erweitert. So sind die Reifen für nahezu jedes Fahrzeug auf dem Markt erhältlich.

## AUFWERTUNG

Der Trend für 2015: große Räder mit edlen Details. Attraktive Leichtmetallräder von der Mercedes-Benz Accessories GmbH werten gemäß dem Autobauer jedes Fahrzeug auf, setzen sportlich-elegante Akzente und erhöhen die Sicherheit. Selbst Kompaktklassemodelle wie die Mercedes-Benz A-Klasse rollen inzwischen auf Rädern im 18-Zoll-Format, bei SUV-Fahrzeugen wie dem neuen Mercedes GLE geht die Bandbreite sogar bis 21 Zoll. Große Räder bleiben nach Einschätzung der Designer bei Mercedes-Benz angesagt, werden aber durch edle Details wie farbig lackierte Felgenhörner besonders in Szene gesetzt. Bicolor bleibt weiterhin beliebt, ebenso glanzgedrehte Leichtmetallräder, die ihren Reiz aus dem Kontrast zwischen der scheinbar blanken Metalloberfläche und den lackierten Flächen gewinnen. Mit dem Zubehörkonfigurator auf der Webseite *www.mercedes-benz.de* lassen sich für nahezu jeden Mercedes-Benz die passenden Räder und die richtige Reifengröße finden. Darüber hinaus kann bei der Fahrzeugkonfiguration gleich das entsprechende Sommer- oder Winterkomplettrad mitbestellt und bei Saisonwechsel bei einem Mercedes-Benz Partner freier Wahl in Deutschland angefordert werden.

ŠKODA

# DER NEUE ŠKODA SUPERB. MEHR RAUM FÜR STIL.

## Dynamisches Design trifft wahre Größe.

Stil und Raum: zwei Welten, die der Neue ŠKODA Superb perfekt miteinander vereint. Dank seiner vollendeten Proportionen und klaren Linien gibt es bei jedem Hinschauen etwas Neues zu entdecken. Auch im Innenraum erleben Sie mit beeindruckender Beinfreiheit und großem Ladevolumen ungeahnte Dimensionen. Die berührungslos öffnende Heckklappe macht Ihnen den Zugang zu diesen unendlichen Weiten so einfach wie nie. Und der Neue ŠKODA Superb bietet nicht nur viel Platz: Er ist außerdem mit modernsten Technologien ausgestattet und hat dank seiner innovativen Assistenzsysteme wie z. B. Verkehrszeichenerkennung oder Spurwechselassistent auch die Sicherheit mit an Bord. Keine Zukunftsmusik – sondern Simply Clever. **Mehr Informationen unter unserer Business-Hotline 0 18 05/25 85 85 (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.) oder www.skoda-superb.de**

Kraftstoffverbrauch für alle verfügbaren Motoren in l/100 km, innerorts: 8,7–4,7; außerorts: 6,0–3,6; kombiniert: 7,0–4,0. $CO_2$-Emissionen kombiniert: 165–103 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Abbildung und Text enthalten Sonderausstattung.

# Qualität UND Quantität

Interview mit Michael Lopez (Vertriebsleiter reifen.com GmbH) und Ansgar Blömer (Flottenbetreuer reifen.com GmbH)

**Flottenmanagement:** Herr Lopez, was zeichnet reifen.com aus und worin unterscheidet sich das Unternehmen von Mitbewerbern?

**Michael Lopez:** Viele reduzieren uns nur auf das Onlinegeschäft. Doch das ist nur ein Teil des Ganzen. Wir haben heute 37 Niederlassungen in Deutschland. Vertreten sind wir vor allem in Großstädten, teilweise sogar mit zwei Filialen, mit sehr guten Standorten in Gewerbegebieten. Unsere Kundenanzahl pro Jahr beläuft sich auf über eine halbe Million. Wir verkaufen über zwei Millionen Reifen aller namhaften Hersteller und 450.000 Alu-/Stahlfelgen. Unser neues Zentrallager hat auf 42.000 Quadratmetern Platz für eine Million Reifen und Felgen aus dem Economy-, Budget- sowie Premium-Segment.

Unsere circa 400 Mitarbeiter werden einheitlich ausgebildet und durchlaufen regelmäßig Schulungen. Unter anderem belegten zwei unserer Mitarbeiter auf dem vergangenen BRV-Reifenfachverkäuferlehrgang die vorderen Plätze.

Wir arbeiten im höchsten Maße professionell, wenden modernste Montage- und Auswuchttechnik an und stehen unseren Kunden, je nach Saison, täglich bis zu zehn Stunden zur Verfügung. Auch auf sämtlichen Onlineplattformen wie Facebook oder Twitter haben wir stets ein offenes Ohr für unsere Kunden. Die Beiträge unserer Kunden sind uns sehr wichtig. Gerade bei kritischen Stimmen versuchen wir dem Kunden schnellstmöglich eine passende Lösung zu bieten und nutzen diese, um unsere Prozesse kontinuierlich zu optimieren. Meiner Beobachtung zufolge ist dies in der Reifenbranche einmalig.

*Zum Abschluss ging es noch in das beeindruckende Zentrallager nach Hildesheim*

Zudem stellen wir unseren Service fortwährend auf den Prüfstand, beispielsweise durch unabhängige Kontrollen unserer Filialen, Testkäufe oder -anrufe. Das zahlt sich aus. So wurde die Kundenzufriedenheit bei reifen.com vom TÜV Süd in einer unabhängigen Prüfung mit der Note 1,7 (05/2014) ausgezeichnet.

**Flottenmanagement:** Was bietet reifen.com für Flottenkunden? Warum sollten sich Flotten für Produkte beziehungsweise Dienstleistungen von reifen.com entscheiden?

**Ansgar Blömer:** Zum einen bieten wir in den reifen.com-Filialen heute alle relevanten Fuhrparkleistungen von der Flottenarbeitsvorgabe, Führerscheinprüfung und UVV bis hin zur Zentralregulierung und der detaillierten Kundenauswertung. Zum anderen eröffnet das reifen.com-E-Commerce-Angebot neue Möglichkeiten für den Fuhrpark, bessere Prozesse einzurichten und Kosten zu reduzieren.

Ferner haben wir speziell für Flotten Dienstleistungspakete entwickelt, die sich an unserem reifen.com-Slogan „Markenreifen richtig günstig“ ausrichten.

Wir werden weiterhin ab Juli mit der herstellerunabhängigen Servicequadrat GmbH & Co. KG zusammenarbeiten und darüber auch Flotten im Bereich Leasing und Fuhrparkmanagement bedienen können.

**Michael Lopez:** Einen Punkt möchte ich dazu noch ergänzen. Damit meine ich die Servicequalität unserer Mitarbeiter, die sich auf einem ganz hohen Niveau befindet. Wir konnten mit der fleet academy einen kompetenten Schulungspartner für das Thema Flotte gewinnen. Des Weiteren sind wir im Bereich Fortbildungen ganz vorne dabei. Dazu ein Beispiel: Bei uns wurde bereits im Januar 2014 jeder Monteur und jeder Mitarbeiter im Verkauf zum Thema RDKS geschult. Zudem sind unsere Mitarbeiter auch

*Michael Lopez ( 2. v. li.) und Ansgar Blömer (2. v. re.) erläutern Bernd Franke (re.) und Simon Pfost (li., beide Flottenmanagement) die Vorzüge von reifen.com (li.)*

*Ein Besuch der Filiale Hannover West stand ebenfalls auf der Agenda des Termins (re.)*

im Bereich der Montage bei Elektrofahrzeugen geschult. Im Mai wurde dazu zusätzlich eine Schulung für unsere neuen Mitarbeiter durchgeführt. Ich glaube, da gibt es wenig Reifenfachhändler, die das von sich behaupten können.

**Flottenmanagement:** Wie sieht es mit den Lieferzeiten vom Zentrallager aus?

**Michael Lopez:** Wenn heute Kompletträder inklusive RDKS bestellt werden, sind diese innerhalb von 24 Stunden am gewünschten Kundenstandort. Unsere Geschäftsführung hat hierbei „Null-Toleranz-Gebote“ ausgegeben. Gerade durch den E-Commerce ist das gar nicht mehr anders möglich. Durch die hohen Lagerkapazitäten unseres Zentrallagers können wir sogar zu saisonalen Hochphasen alle Anfragen schnellstens bearbeiten.

**Flottenmanagement:** Gibt es in der Flotte eine Trendverschiebung in Richtung Ganzjahresreifen? Oder werden nach wie vor Sommer- und Winterreifen in den Fuhrparks präferiert?

**Ansgar Blömer:** Wenn wir die Flotte in Geschäfts-, Motivations-, System- und Einsatzfahrzeuge aufteilen, haben wir gerade bei Letzteren, wie beispielsweise bei Sozial- oder Sicherheitsdiensten, einen sehr starken Trend zu Ganzjahresreifen. Grundsätzlich bevorzugt der klassische Fuhrparkbetreiber den saisonalen Einsatz von Sommer- und Winterreifen, den wir entsprechend unterstützen.

**Flottenmanagement:** Gerade in größeren Fuhrparks spielt die Reifeneinlagerung eine bedeutende Rolle. Wie läuft dieser Prozess bei Ihnen ab?

**Ansgar Blömer:** Wir bieten in allen unseren Filialen die Reifeneinlagerung an. Natürlich gelangen wir irgendwann an die Kapazitätsgrenzen. Für den Fall haben wir ein professionelles externes Tool, die „RäderHotels“ von 4Wheels, integriert.

**Flottenmanagement:** Herr Lopez, vier Reifen hat ein Auto; nennen Sie uns vier reifen.com-Argumente für die Flotte.

**Michael Lopez:** Erstens: Verringerung der Flottenkosten, zweitens: sehr qualifizierte Mitarbeiter, drittens: Dienstleistungspakete für jede Art von Flotten und viertens: Markenreifen richtig günstig.

SCHÖNHEIT ENTDECKEN
KRAFT ERLEBEN
LEXUS
AMAZING IN MOTION
DER LEXUS IS 300h VOLLHYBRID BUSINESS EDITION
Entdecken Sie die Premium-Mittelklasse neu: mit der innovativen Vollhybrid-Technologie für maximale Fahrfreude bei klassenbesten Emissionswerten. Jetzt als Business Edition mit Navigationssystem, Geschwindigkeitsregelsystem und weiteren Extras inklusive.
349 €[2]
mtl. Leasingrate
99 g/km[1]
CO2-Emission
LEXUS IS
[1]Benzintriebwerk, 133 kW (181 PS), und Elektromotor, 105 kW (143 PS), Systemleistung 164 kW (223 PS), Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 4,4/4,5/4,3 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert 99 g/km. Abb. zeigt IS 300h Business Edition.
[2]Unser Lexus Business Leasing Angebot* für den IS 300h Business Edition, Leasingsonderzahlung 0 €, Vertragslaufzeit 48 Monate, Gesamtlaufleistung 60.000 km, 48 mtl. Raten à 349,00 €. *Ein Angebot von Lexus Financial Services (eine Marke der Toyota Leasing GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln). Dieses Angebot ist nur für Gewerbekunden gültig. Nur bei teilnehmenden Lexus Foren. Gilt bei Anfrage und Genehmigung bis zum 30.06.2015. Auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung der Toyota Deutschland GmbH (Lexus Division, Toyota-Allee 2, 50858 Köln) per Februar 2015 zzgl. MwSt., zzgl. Überführung.

## AUGMENTED-REALITY-BRILLE

MINI hat auf der „Auto Shanghai 2015“ einen innovativen Blick in die Zukunft gezeigt. MINI Augmented Vision ist das Zukunftsbild der intelligenten Vernetzung eines MINI-Fahrzeugs mit einer Brille, in die relevante Inhalte projiziert werden. Dr. Jörg Preißinger, Projektleiter MINI Augmented Vision, BMW Group Forschung und Technik, erklärt: „Wir haben mit mehreren Firmen unseres Partners Qualcomm ein vernetztes System und eine Augmented-Reality-Brille im MINI-Design geschaffen, die das Erlebnis innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs neu gestaltet.“ Dieser Prototyp schlägt mit maßgeschneiderten, interaktiven Funktionen eine Brücke zwischen Augmented Reality und markentypischem Lifestyle. Design und Farbkonzept der Brille wurden von Designworks für MINI gestaltet. Mit der „See-Through-Technologie“ zeigt die Augmented-Reality-Brille relevante Informationen im direkten Sichtfeld des Fahrers, jedoch ohne andere Verkehrsteilnehmer zu verdecken. Damit erhöht sie die Sicherheit und den Komfort während der Fahrt.

## KOMFORTABEL

TomTom hat neue Funktionen seiner Administrationsplattform TomTom MyDrive sowie die MyDrive App vorgestellt. Die für Entwickler und Drittanbieter offene Plattform wurde entwickelt, um das Auto nahtlos mit der digitalen Welt zu verbinden. Zum ersten Mal können TomTom-Besitzer ihr Smartphone, Tablet oder den PC dazu nutzen, um über TomTom Traffic Echtzeit-Verkehrsinformationen einzusehen, Routen zu planen und Ziele, Routen und Favoriten an ihr TomTom GO zu schicken, noch bevor sie ins Auto steigen. Sobald der Autofahrer einsteigt, hat es das Fahrtziel dann bereits erhalten und kann sofort die optimale Route berechnen. Daneben können Autofahrer Heim- oder Arbeitsstandorte festlegen, Favoriten speichern, sie auf der Karte auf jedem Endgerät einsehen oder sogar Listen mit eigenen Sonderzielen importieren. Corinne Vigreux, Mitgründerin und Managing Director, TomTom Consumer sagt: Das ist erst der Anfang. MyDrive bietet so viel mehr und durch die Öffnung der Plattform für Entwickler eröffnen wir neue, aufregende Möglichkeiten für die Zukunft.“

## ES WERDE LICHT …

Aufbauend auf der Lichttechnik des Audi R8 LMX stellen die Ingolstädter nun die neueste Entwicklung in Sachen Fahrbahnausleuchtung vor. Die neue Technik arbeitet mit einem sehr schnell beweglichen Mikrospiegel, der den Laserstrahl umlenkt. Bei geringen Geschwindigkeiten ist das Licht auf eine größere Fläche verteilt und die Fahrbahn breit ausgeleuchtet. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der Öffnungswinkel kleiner und die Intensität sowie die Reichweite des Lichts sind deutlich erhöht. Zudem kann das Licht gezielt verteilt werden. Das heißt, dass durch die Steuerung der Aufenthaltszeiten in bestimmten Ausleuchtbereichen die Helligkeit variabel ist. Ähnlich wie bei den heutigen Matrix-LED-Scheinwerfern von Audi ist die Straße immer hell beleuchtet, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer geblendet werden. Der Unterschied: Die Matrix-Laser-Technologie hat eine feinere dynamische Auflösung und damit einen höheren Nutzungsgrad. Entwickelt wurde die Technologie im Rahmen des Förderprojekts „intelligentes Laserlicht für kompakte und hochauflösende adaptive Scheinwerfer“ (iLaS).

## MAXIMAL VERNETZT

Das Smartphone wird im Fahrzeug immer wichtiger und kann mit verschiedenen Anwendungen die Autofahrt erleichtern. Doch die wichtigste Funktion gerade im Businessbereich ist nach wie vor das Telefonieren. Um hier optimale Gesprächsqualität zu gewährleisten, hat Wollnikom den HandyBoost entwickelt. Wie die Universität der Bundeswehr in München in einem ausführlichen Gutachten zertifiziert, soll der HandyBoost von Wollnikom eine deutliche Verbesserung der Empfangseigenschaften im Fahrzeug ermöglichen. Die vom Nachrüstspezialisten aus Korschenbroich entwickelte Handyablage verstaut das Handy nicht nur rutschfest in einem Ablagefach des Fahrzeugs, sondern verbindet dieses auch mit einer Außenantenne. Damit wird die GSM-Strahlung aus dem Innenraum des Fahrzeugs herausverlagert. Das Empfangsverhalten der Mobilfunkgeräte wird dadurch nachweislich verbessert und Gesprächsabbrüche werden minimiert. Der HandyBoost lässt sich in jedem Fahrzeug verbauen und ist auch mit werksseitigen Bluetoothanlagen kompatibel.

## INTELLIGENTER ASSISTENT

Bislang konnten Fahrer eines Ford ihr Tempo bereits mithilfe des bekannten Geschwindigkeitsbegrenzers (Adaptive Speed Limiter) festlegen. Im neuen S-MAX erweitert der Hersteller das System um den Intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer. Das Assistenzsystem passt das gefahrene Tempo zusätzlich auf Basis der Informationen der Verkehrsschilderkennung sowie des Navigationssystems an und hilft somit bei der Einhaltung der jeweiligen Vorschriften. Neu ist nun also, dass es mehrere Assistenzsysteme miteinander verknüpft. Der Fahrer kann das System mithilfe der Steuertasten am Lenkrad aktivieren und die gewünschte Höchstgeschwindigkeit einstellen. Sobald die maximal zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als der vom Fahrer voreingestellte Wert, passt das System das Tempo automatisch an – allerdings nicht per Bremseingriff. Stattdessen drosselt der Intelligente Geschwindigkeitsbegrenzer die Motorleistung. Dies sorgt für eine besonders harmonische Verlangsamung. Sobald die Verkehrszeichen ein höheres Tempo erlauben, ermöglicht der Intelligente Geschwindigkeitsbegrenzer ein Beschleunigen bis zum Erreichen des neuen Limits. Der Fahrer kann das System jederzeit überstimmen, indem er das Gaspedal stärker durchtritt.

## ANALYSE

Das Vertrauen von Fuhrparkleitern wächst – immer mehr Flotten werden für ein effizienteres Fuhrparkmanagement mit Telematiklösungen ausgestattet. Dataforce hat diesen Trend zum Anlass genommen und knapp 900 Fuhrparkleiter zu diesem Thema befragt. 30 Prozent der Fuhrparks in der Stichprobe nutzen Telematiklösungen wie beispielsweise digitale Tachografen oder Systeme zur GPS-Ortung. Für Unternehmen, die bereits Telematiklösungen nutzen, sind Systeme zur GPS-basierten Ortung am wichtigsten. Für Fuhrparkleiter, die bislang nicht auf Telematiklösungen zurückgreifen, wäre es am interessantesten, Systeme für die Anzeige von Reparatur- und Wartungsintervallen sowie für eine elektronische Führerscheinkontrolle zu nutzen. Bei einem tieferen Blick auf unterschiedliche Branchen zeigt sich, dass 23 Prozent der Unternehmen aus Verkehr und Lagerei, welche aktuell keine Telematiksysteme nutzen, Fahrstildaten der Fahrer als sehr wichtig bezeichnen. Im Hinblick auf die entstehenden Kosten stellt sich heraus, dass die Bereitschaft, in Telematiklösungen zu investieren, mit der Größe des Fuhrparks zunimmt.

www.aral-cardplus.de

**Ralf Kretschel**
Fuhrparkmanager

# „Unsere Führerscheinkontrollen werden jetzt einfach: mit der Aral CardPlus.“

Einfach und unkompliziert:
die elektronische Führerscheinkontrolle an 2.500 Aral Tankstellen.

Mehr Kontrolle, weniger Arbeit. Mit der elektronischen Führerscheinkontrolle unseres Partners fleet innovation haben Sie Ihre Flotte jetzt noch besser im Blick und sparen wertvolle Arbeitszeit.
**Aral CardPlus: Einfach mehr drin.**

ARAL
**Alles super.**

Es ist beschlossen: Bis zum 31. März 2018 müssen Notrufgeräte, die Rettungsdienste bei Autounfällen automatisch benachrichtigen, in allen neuen Modellen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen installiert sein. Das sogenannte eCall-Notrufsystem könnte die Zahl der Unfalltoten um 10 Prozent pro Jahr verringern, so die Meinung der Experten. Hochgerechnet auf Europa wären das immerhin etwa 2.600 Menschenleben.

*Quelle: BMW*

*Schon seit einigen Jahren rüsten Hersteller Fahrzeuge mit einem eigenen Notrufsystem aus. Ab dem Frühjahr 2018 sind eCall-Notrufsysteme bei Neufahrzeugen Vorschrift*

# Hilfe auf KNOPFDRUCK

Der EU-weite Einsatz des bordeigenen eCall-Notrufsystems, das die einheitliche Notrufnummer 112 nutzt, soll dazu beitragen, die Verkehrssicherheit in allen 28 Mitgliedstaaten zu verbessern. So hat das Europäische Parlament wiederholt betont, dass die Verringerung der Todesfälle sowie der Schwere der Verletzungen im Straßenverkehr eine Priorität ist. Einen entscheidenden Beitrag, dieses Ziel zu erreichen, kann eCall leisten, welches als öffentliche Dienstleistung kostenlos für alle Bürger und unabhängig von der Art des Fahrzeugs und dessen Kaufpreis im Frühjahr 2018 verbindlich für Neufahrzeuge vorgeschrieben ist.

Über das eCall-Notrufsystem sollen Rettungsdienste automatisch zu schweren Verkehrsunfällen gelotst werden. So können die Helfer ohne Verzögerungen über Art und Umfang der Rettung entscheiden, was ihnen hilft, schneller vor Ort zu sein, die Zahl der Todesopfer wie auch die Folgen der Verletzungen zu verringern und die Kosten zu reduzieren, die aufgrund von unfallbedingten Staus entstehen.

## Eine Frage des Datenschutzes?!

Im Vorfeld der Abstimmung innerhalb des Europäischen Parlaments hatten Experten wie auch Regierungen Bedenken bezüglich des Datenschutzes geäußert. Daher haben die Abgeordneten die Datenschutzklausel im Gesetzentwurf, der Ende April 2015 zur Abstimmung stand, verschärft, um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge nicht aufgrund der eCall-Technologie ständig verfolgbar sind, bevor ein Unfall passiert. Das bedeutet, dass die vom System bei einem Unfall abgesetzten Daten nur Informationen zum Fahrzeugtyp, zum Treibstoff, zum Unfallzeitpunkt, zur Fahrzeugposition und zur Anzahl der Insassen enthalten dürfen.

Zusätzlich ist nach den neuen Regeln die Weitergabe der von den Notdiensten und ihren Dienstleistungspartnern gesammelten Daten ohne die ausdrückliche vorherige Zustimmung der betroffenen Person nicht zulässig. Gleichzeitig müssen die Hersteller gewährleisten, dass die eCall-Technologie die vollständige und dauerhafte Löschung aller gesammelten Daten erlaubt.

Zuvor hatte gerade die konkrete technisch-organisatorische Umsetzung für Diskussionsstoff gesorgt, da beispielsweise ein vorheriger Entwurf der Verordnung vorsah, dass es den Fahrzeugherstellern und unabhängigen Anbietern offenblieb, die dann installierte Technik für zusätzliche Notfalldienste und „Dienste mit Zusatznutzen“ zu verwenden. So warf man den EU-Gremien vor, dass es ihnen nicht nur um ein zusätzliches Instrument der Verkehrssicherheit gehe, sondern auch darum, in der Kfz-Informationstechnik zunächst für diesen Dienst einheitliche Standards einzuführen und zugleich eine technische Plattform für eine weitergehende Informatisierung des Autos zu schaffen.

Dennoch bleibe auch bei diesem Entwurf aus Datenschutzsicht zunächst wenig einzuwenden: Die bordeigene Mobilfunkeinheit soll nur dann Verbindung zum Netz aufnehmen, wenn tatsächlich ein Notfallruf abgesetzt werden muss, sodass ein dauerndes „Tracking“ mit der Bildung eines genauen Bewegungsbilds, wie es heute zum Beispiel mit eingeschaltetem Smartphone möglich ist, nicht stattfindet. Dem Fahrer wurde aber insofern keine Wahlfreiheit eingeräumt, das System selbstständig abzuschalten. Dies wurde damit gerechtfertigt, dass es beim eCall nicht nur um den Schutz des Fahrers, sondern auch von weiteren Verkehrsbeteiligten geht. Dies hätte zwangsläufig in der lange dauernden Einführungsphase eine informationelle Ungleichbehandlung von Fahrten mit neuen und alten noch nicht ausgestatteten Autos zur Folge.

Spannend wäre es hingegen bei der Entwicklung zusätzlicher Angebote geworden: Hier könnten alle Dienste, die das Smartphone heute schon bereithält, auch im Fahrzeug integriert werden, ohne dass die Insassen entscheiden könnten, ob sie diesen „Mehrwert“ auch nutzen möchten. Letztlich ist die bordeigene Einheit als Schnittstelle zwischen Auto und Internet konzipiert. Während hinsichtlich des Datenschutzes das Auto bisher eine neutrale Zone war, lässt sich dies vom Internet schon lange nicht mehr sagen. Selbstverständlich werden die Kfz-Halter und -Fahrer wählen können, welche zusätzlichen Dienste sie in Anspruch nehmen wollen. Doch sind kritische Entwicklungen schon absehbar: So lassen sich die

Automobilhersteller schon heute insbesondere bei höherpreisigen Fahrzeugen eine Pauschaleinwilligung zur Übermittlung der Fahrdaten über die ans Internet gekoppelten Infotainmentsysteme geben.

Spätestens mit eCall beginnt technisch das Zusammenwachsen von Fahrzeug und Internet. Die Notfallhilfe dürfte nur der Anfang sein. In der IT-Industrie werden schon erheblich weitergehende Szenarien erprobt: vom automatisierten Kolonnenfahren bis hin zum fahrerlosen Fahrzeug. Derartige Technologien basieren nicht mehr darauf, dass einmalig im Notfall eine Netzverbindung hergestellt wird, sondern darauf, dass sich das Kfz mit stationären Leitstellen und Anbietern sowie mit anderen Fahrzeugen im dauernden Austausch befindet. Dabei lässt sich bei aller Datensparsamkeit nicht verhindern, dass eine Vielzahl hochsensibler Fahr- und Fahrzeugdaten zwischen vielen Beteiligten ausgetauscht wird. Die nun im Gesetzentwurf beschlossene Datenschutzklausel lässt aber darauf hoffen, dass dies zumindest nicht über das eCall-System geschehen soll.

## Ausbau der Infrastruktur

Entsprechend einem Beschluss des Europäischen Parlaments vom 15. April 2014 ist die Ausrüstung der Notrufabfragestellen bis spätestens zum 1. Oktober 2017 verbindlich europaweit durchzuführen. Damit das Notrufsystem eCall, welches nicht verwechselt werden darf mit den inzwischen zahlreichen privaten Notrufsystemen von Autoherstellern, störungsfrei funktioniert, muss in jedem EU-Staat ein entsprechendes Mobilfunknetz flächendeckend darauf vorbereitet werden, einen genormten Mindestdatensatz (wenige Bytes, Datensignal wird auf Sprachanruf aufmoduliert) entsprechend zu übertragen. Allerdings seien Staaten nicht verpflichtet, in abgelegenen Gebieten, wo es keine Mobilfunknetzabdeckung gibt, ein Netz extra für eCall zu errichten.

Aber allein den Anspruch zu erfüllen, dass alle Autofahrer in der EU an 365 Tagen rund um die Uhr in ihrer Sprache mit einer Notrufzentrale kommunizieren können, ist eine riesige technische wie organisatorische Herausforderung. Derzeit werden nicht nur in Deutschland Notrufe von verschiedenen Rettungsdiensten entgegengenommen, von der Feuerwehr bis zum Roten Kreuz und der Polizei. In Deutschland zähle man pro Jahr insgesamt rund 30 Millionen Notrufe, bei einem Prozent, also 300.000 Fällen, handle es sich um einen wirklichen Notfall. Um „Notrufe“ wegen eines leeren Tanks oder verlegten Autoschlüssels vorweg auszusortieren, werden eigene Softwareprogramme installiert.

Gleichzeitig bleibt die Fragestellung offen, wie künftig die Notrufe gereiht werden und in welcher Rangordnung sie entgegengenommen werden. Gilt ein Notruf über eCall mehr als ein Notruf bei der Feuerwehr? Was passiert bei einem Massenunfall auf der Autobahn, wenn das Handynetz wegen Überlastung zusammenbricht? Hier soll der bereits angesprochene genormte Mindestdatensatz dafür Sorge tragen, dass das Netz kaum belastet wird und die Notrufe via eCall gleichbehandelt werden können wie andere 112-Notrufe.

## Fazit

Alle neuen Modelle von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen müssen bis zum 31. März 2018 mit dem eCall-System ausgestattet sein. Die Abgeordneten konnten durchsetzen, dass die EU-Kommission in den auf dieses Datum folgenden drei Jahren bewerten muss, ob das System auch in anderen Fahrzeugen wie zum Beispiel Bussen oder Lastkraftwagen eingebaut werden muss.

Die Einigung auf das EU-weite eCall-System stößt auch auf Zuspruch in der Automobilindustrie, so erklärte Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA): „eCall kann bei Unfällen die Rettungszeiten verkürzen und leistet damit einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit. Entscheidend dabei ist, dass parallel zum Einbau in die Fahrzeuge auch die Rettungsleitstellen ausgerüstet und für eCall vorbereitet werden. Das ist in dem nun vorgesehenen Zeitplan berücksichtigt.

Für die Kunden besonders erfreulich ist, dass alternativ zu eCall, der die Notrufnummer 112 anwählt, auch die von den Herstellern angebotenen privaten Notrufsysteme weiterhin genutzt werden können. Diese Systeme haben ihre Wirksamkeit in der Praxis längst bewiesen und bringen den Autofahrern zusätzlichen Nutzen. Sie ermöglichen zum Beispiel auch im Ausland die Kommunikation mit den Helfern in der Muttersprache.“

© 2015 TomTom Telematics B.V. TomTom® und das ®-Logo gehören zu den Handelsmarken oder registrierten Handelsmarken von TomTom N.V. und seinen verbundenen Unternehmen. Für dieses Produkt gilt eine eingeschränkte Garantie. Siehe www.business.tomtom.com/legal
TEAMWORK FÜR ZUFRIEDENE KUNDEN.
Fahrzeugortung • Fuhrparkoptimierung • Mitarbeitermanagement • umweltfreundlich und sicher • Anbindung von Unternehmenssoftware

HOLEN SIE SICH DIE FLEXIBILITÄT, DIE SIE BRAUCHEN, UND MACHEN SIE BEI IHREN KUNDEN EINDRUCK

Sorgen Sie dafür, dass Ihre mobilen Mitarbeiter und Ihre Mitarbeiter im Büro immer eng vernetzt sind. Erfahren Sie in Echtzeit, was auf der Straße passiert, und machen Sie Ihr Unternehmen noch agiler und zuverlässiger.

WEBFLEET® bringt Ihre Fahrer und Ihre Mitarbeiter im Büro zusammen – für mehr Teamarbeit.

Kontaktieren Sie uns unter **069 6630 8024** oder mailen Sie uns unter **sales-de@business.tomtom.com** und vereinbaren Sie eine unverbindliche Vorführung bei Europas führendem Flottenmanagement- und Fahrzeugortungsanbieter.

www.tomtom.com/telematics

WEBFLEET
TOMTOM TELEMATICS

*Im Mercedes-Benz F 015 können Passagiere über Gesten oder Berührung der hochauflösenden Bildschirme intuitiv mit dem vernetzten Fahrzeug interagieren*

*Quelle: Mercedes-Benz*

# BEDIENUNG BITTE!

**Noch vor wenigen Jahren bestand die Bordmappe im Wesentlichen aus einem dicken Buch, dem sogenannten Fahrzeughandbuch, und einer Kurzanleitung, die wesentliche Funktionen des Fahrzeugs in Kürze erklären sollte. Doch heute sind es nicht mehr die beiden Betriebsanleitungen, die den Stauraum des Handschuhfachs fast zur Hälfte füllen, sondern eine Lektüre zur Einführung in den Funktionsumfang moderner Infotainment- beziehungsweise Navigationssysteme. Flottenmanagement wirft daher einen Blick auf das Zeitalter neuer Bedienkonzepte.**

Wer kennt sie noch, die konventionellen Tasten, Regler und Bedienelemente? Diese Frage sollte man vielleicht nicht unbedingt dem Praktikanten oder Auszubildenden stellen, der womöglich gerade erst den Führerschein gemacht hat und nun in seinem ersten Dienstwagen unterwegs ist. Doch wozu sollte man dies auch? Denn das moderne Auto von heute lässt sich in vielerlei Hinsicht eher wie ein Smartphone bedienen, was gerade der jungen Generation zugutekommt. Das Infotainment- beziehungsweise Navigationssystem dient heute als zweite „Kommandostelle" gleich nach dem Lenkrad. Eine Vielzahl von Funktionen lässt sich nun ganz einfach per Drag & Drop und Fingerzeig bedienen. Wenn überhaupt werden nur noch Funktionen, wie beispielsweise Sitzeinstellung, Temperatur- und Klimaregelung neben Blinker, Lichthupe und Scheibenwischer mit konventionellen Bedienelementen versehen.

## Bedienergonomie

Intuitiv und ohne Ablenkung soll das Cockpit von heute zu bedienen sein. Dabei verzichtet die Mehrzahl der Fahrzeughersteller zunehmend auf die Verwendung von Knöpfen, Schaltern oder Reglern. Stattdessen rückt das Infotainment- beziehungsweise Navigationssystem immer weiter in das Zentrum der Betrachtung: So begann Peugeot bereits 2013, den Innenraum des 308 von allen unnötigen Bedienelementen zu befreien. Zentrales Bedienelement ist seitdem ein 9,7 Zoll großer Touchscreen in der Mittelkonsole. Das Konzept namens Peugeot i-Cockpit vereint neben den Fahrzeuginformationen und dem Navigationssystem auch die Steuerung der Klimaautomatik sowie des Multimediasystems in sich. Auch die Fahrerassistenzsysteme oder das per Bluetooth gekoppelte Smartphone lassen sich auf diese Weise bedienen.

Doch die Frage sei erlaubt, ob dieser Ansatz nicht doch mehr Ablenkung schafft als gewünscht. Schließlich war es in der Vergangenheit möglich, das Fahrzeug, ohne hinzusehen, zu bedienen, da Schalter, Knöpfe und Regler zu ertasten waren. Heute muss sich der Bediener womöglich erst durch umfangreiche Menüstrukturen bis zur gewünschten Funktion durcharbeiten. Wobei er unweigerlich den Blick von der Straße abwendet, da der Touchscreen in der Mittelkonsole positioniert ist. Doch die Automobilindustrie hat sich auch hierüber Gedanken gemacht und setzt häufig genutzte Funktionen von der Menüstruktur ab: So genügt dem Fahrer nur ein kurzer Blick auf den Bildschirm, um entsprechende Grundfunktionen wie beispielsweise die Reglung der Klimaanlage oder der Sitzheizung wiederzufinden. Daneben sind aber auch Sprachbedienung und Head-up-Display zunehmend in die Modelle integriert.

## Immer im Blick

Als erster europäischer Hersteller brachte BMW ein von der Siemens VDO Automotive AG entwickeltes Head-up-Display im Automobilbereich in Großserie in den im Jahr 2003 vorgestellten 5er- und 6er-Modellreihen auf den Markt. Damit rückte die Geschwindigkeit ins direkte Blickfeld des Fahrers. Inszwischen lassen sich über das Head-up-Display wichtige Informationen wie beispielsweise die erlaubte Höchstgeschwindigkeit und der nächste Navigationspunkt zusätzlich abbilden. Doch auch heute werden umfangreiche Informationen nicht über diese Methode abgebildet, da sie den Fahrer nur ablenken würden.

Ein Kompromiss musste her: Anstelle klassischer Rundinstrumente gibt es nun virtuelle Cockpits, wodurch traditionelle Armaturen bald der Vergangenheit angehören könnten. Der neue Audi TT bietet beispielsweise solch ein innovatives Anzeige- und Bedienkonzept. Ein Display-Kombiinstrument von Bosch ersetzt die bisherige Technik und bündelt sämtliche Instrumenten-, Navigations- und Multimediaanzeigen direkt im Blickfeld des Fahrers. Audi nennt dieses fahrerorientierte Konzept „Virtual Cockpit".

Ein weiterer Vorteil des scharfen und kontrastreichen TFT-Displays ist die Variabilität bei der Darstellung von Inhalten. Zwei Basisanzeigemodi sind beispielsweise für den neuen Audi TT vorgesehen: Der klassische Modus zeigt große, digital erzeugte Rundinstrumente – es gibt keine mechanischen Zeiger oder andere Bauteile mehr. Der zweite Modus rückt die virtuellen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl verkleinert in die beiden unteren Ecken und gibt Raum beispielsweise für einen großzügigen Navigationsbildschirm, die Musikauswahl oder für das Adressbuch. Aufgrund der systemimmanenten Flexibilität sind grundsätzlich aber auch andere Anzeigevarianten denkbar, sogar je nach Fahrzeugmodell. Damit ist sogleich auch demjenigen geholfen, der (lieber) ein klassisches Design mit Rundinstrumenten bevorzugt, da der Nutzer das „Virtual Cockpit" speziell nach seinen Wünschen gestalten kann.

## Ein Blick in die Zukunft

Schon heute ist das Auto nicht mehr bloßes Fortbewegungsmittel: Immer neue Anforderungen bringen einen regelrechten Innovationsschub in das mobile Leben. So soll das Fahrzeug konsequent vernetzt sein, intelligent reagieren und signifikant komfortabler werden, aber dabei zugleich intuitiv bedienbar bleiben. Dieser Fülle an Wünschen begegneten Fahrzeughersteller auf der CES (6. bis 9. Januar 2015) in Las Vegas mit zahlreichen Innovationen.

In Zukunft soll das Fahrzeug den Menschen selbst perfekter denn je in seine Bedienung einbinden: Volkswagen folgt dabei einer Strategie, die konsequent auf eine Bedienung per Touchscreen setzt. Gegenwärtig und künftig passt sich das Auto dabei mehr denn je an den Menschen an: indem es seine Bewegungen erkennt, und zwar via Annäherungs- und Gestensteuerung. Schon heute registrieren die neuesten Infotainmentsysteme von Volkswagen mittels einer Annäherungssensorik, wenn sich eine Hand nähert. Automatisch blendet das Display dank Annäherungssensorik von einer rein informativen Ebene in ein weiter gefächertes Menü mit optimal großen Bedienelementen über. In einem nächsten revolutionären Schritt – und den stellte Volkswagen auf der CES 2015 an Bord des Konzeptfahrzeugs Golf R Touch vor – wird die Infotainmenteinheit via Kamera exakt die Gestik der Hand registrieren und verstehen. Ohne einen Touchscreen zu berühren, ist es damit durch die Gestensteuerung möglich, im realen Raum mit der Hand die Anzeigen und Elemente im virtuellen Raum zu steuern. Ein Komfort- und Sicherheitsplus, da so die Fahrerablenkung bei der Bedienung nochmals verringert werden kann.

Es stellt sich die Frage, ob wir bald nur noch wild gestikulierend hinter dem Steuer sitzen und das Fahrzeug dies auch als Handlungsanweisung ansieht! Volkswagen bezieht die Gestensteuerung zunächst nur auf den Raum vor dem in der Mittelkonsole angebrachten Touchscreen, wo eine im Dachmodul integrierte 3-D-Kamera die Bewegungen registriert. Intuitiv bleibt das System durch die Beschränkung auf leicht einzuprägende Gesten, welche im Umfang der Gestensteuerung eines Smartphones gleichen. Dies erscheint gerade im Hinblick auf ein emotionales Thema wie die Fahrt mit dem Auto sinnvoll, denn wie oft beschwert man sich wild gestikulierend über die Fahrweise des Vordermanns? Hier wäre das selbstständige Aufblenden der Scheinwerfer sowie die Betätigung der Hupe per Gestik zwar praktisch, würde aber der Verkehrssicherheit keinen Nutzen bringen.

Während die Spitzentechnologie von Volkswagen erscheint, als könne sie in wenigen Tagen vom Band laufen, ist beim F 015 Luxury in Motion von Mercedes-Benz schon etwas mehr Vorstellung gefragt. Als zentrale Idee des Forschungsfahrzeugs stand die Kommunikation und Interaktion zwischen Fahrzeug, den Passagieren und der Außenwelt. Dabei gestaltet sich das Interieur des F 015 Luxury in Motion als „digitaler Erlebnisraum" und ist über den „Extended Sense" vollständig mit der Außenwelt vernetzt. An den seitlichen und im Fond angebrachten Bildschirmen können unter anderem die Routenplanung, Musikauswahl, Bilder oder Kontakte angezeigt und per Annäherungs- und Touchfunktion ausgewählt werden. Zudem lässt sich ein reduziertes Abbild der Fahrzeugumgebung auf die Displays übertragen; die Fahrbewegung wird in Form von Partikelströmen dargestellt. Die Funktionen im Frontdisplay sind ergonomisch komfortabel per neuartiger Augenbewegungserkennung (Eye-Tracking) und Gesten bedienbar. Der Mercedes-Benz F 015 Luxury in Motion gibt damit einen Ausblick, wie das autonom fahrende Fahrzeug der Zukunft zur Kommunikations- und Interaktionsplattform wird.

KARTE GUT, ALLES GUT.
Die neue Shell Card kommt!
Tanken, sparen, kontrollieren, profitieren. Alle Möglichkeiten rund um die neue Shell Card erfahren Sie beim BFP Fuhrparkforum in Halle 2, Stand 15. Kommen Sie vorbei!

## FACHSTUDIENGANG

Das Berufsbild vieler Travelmanager umfasst inzwischen auch das Management von Dienstwagenflotten, die Organisation von Konferenzen oder das Risikomanagement. Den Wandel vom Travelmanagement hin zum Mobilitymanagement bildet die VDR-Akademie mit dem neuen Fachstudiengang „CMM – Certified Mobility Manager" ab. Anmeldungen für die ersten Kurse des neuen Fachstudiengangs sind bereits möglich. Dazu gehören „Strategisches Management" (16. Juli 2015, Frankfurt am Main) und „Globales Travel Management – vom Wunsch zur Wirklichkeit" (2. September 2015, Frankfurt am Main). Der Fachstudiengang richtet sich an alle, die ihr Wissen im Mobilitätsmanagement vertiefen, erweitern und auffrischen wollen. Voraussetzung ist der Abschluss „CTM – Certified Travel Manager". Die Teilnehmer können aus insgesamt 16 ein- und zweitägigen Kursen wählen, insgesamt müssen mindestens neun Kurstage belegt werden. Nach erfolgreicher Teilnahme folgt pro Kurs eine schriftliche Zertifikatsprüfung in Kooperation mit der Hochschule Worms. Anschließend tragen die Absolventen den Titel „CMM – Certified Mobility Manager". Alle Themen sind jedoch auch einzeln und ohne Prüfung buchbar.

## NEUERÖFFNUNG

Im Rahmen der deutschlandweiten Netzwerkerweiterung hat die Hertz Autovermietung eine weitere Station in Düsseldorf eröffnet. Der neue Standort im Rather Kreuzweg 109 ist die insgesamt vierte Hertz-Station in der Landeshauptstadt von NRW; sie bietet sowohl Pkw als auch Nutzfahrzeuge bis 12 Tonnen und neben dem Angebot von Hertz auch das der Marken Dollar und Thrifty an. Kunden erwartet gemäß Hertz-Angaben ein stilvolles Design, moderne Technologie und bester Service an den drei neuen „Customer Service Pods". Die tageslichtgesteuerte LED-Beleuchtung im Kunden- und im Fahrzeugbereich sorgt nicht nur für eine angenehme Atmosphäre, sondern trägt zur Reduzierung des Energieverbrauchs in der Hertz-Station bei. Reservierungen sind direkt bei der Station unter der Telefonnummer 0211-17144920 oder online unter *www.hertz.de* möglich. Geöffnet hat die Station montags bis freitags von 7:30 bis 18:00 Uhr, samstags von 7:30 bis 12:00 Uhr und sonntags von 10:00 bis 11:00 Uhr.

## STUDIE

Bahn, Flugzeug, Pkw: Deutsche Businessreisende haben eine klare Vorstellung davon, wie sie von A nach B kommen. Der Fernbus spielt bei diesen Überlegungen bislang nur eine marginale Rolle, so das Ergebnis einer europaweit durchgeführten Umfrage der Reisesuchmaschine GoEuro.de (*www.goeuro.de*). Demzufolge fahren deutsche Geschäftsreisende zehnmal so häufig mit der Bahn wie mit dem Fernbus. Auf 40 Prozent Schienenliebhaber unter den Businessreisenden kommen nur vier Prozent Busfreunde, knapp jeder Dritte fliegt zum Meeting oder nimmt den Pkw. Im europäischen Vergleich erfreut sich der Fernbus hierzulande dennoch größerer Beliebtheit. In Österreich, Frankreich, Portugal, Spanien und England pendeln die Werte zwischen zwei und drei Prozent unter Geschäftsreisenden. Gar keine Rolle spielt er hingegen in der Schweiz: Null Prozent gaben an, dem Bus den Vorzug zu geben. Lediglich in Italien mit sieben Prozent, Belgien und den Niederlanden mit jeweils fünf Prozent ist der Fernbus etwas beliebter. An der Umfrage nahmen 20.000 Personen teil. Alle Befragten sind in den letzten sechs Monaten vor der Studie in eine andere Stadt gereist und im vorangegangenen Jahr in ein anderes Land.

# Nachwuchsförderung

Im Rahmen einer bundesweiten Kampagne der Zurich Gruppe Deutschland zur Gewinnung und Förderung neuer Auszubildender stellt das Kölner Unternehmen Fleetpool als exklusiver Partner der Zurich Gruppe Deutschland ein umfassendes Mobilitätskonzept. Bei planmäßiger Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Rahmen dieser Kampagne werden in den kommenden fünf Jahren über 600 Fahrzeuge vom Typ DS 3 bei Zurich und deren Ausschließlichkeitsorganisation „Zurich-Exklusivpartner" (kurz: "Z-EP") zum Einsatz kommen. Als sogenanntes „Z-EP Azubi-Auto" konnte sich der DS 3 aus dem Hause DS erfolgreich durchsetzen. „Wir stellen in den nächsten drei Jahren jährlich 100 neue Azubis in unseren Agenturen ein. Damit investieren wir umfassend in die Ausbildung neuer Mitarbeiter und die Weiterentwicklung unserer Vertriebsorganisation. Mit einem attraktiven Auto, das unseren künftigen Auszubildenden im Vertrieb während der Ausbildung zur Verfügung steht, bieten wir im Wettbewerb um die besten Talente ein weiteres Argument für die Zurich Gruppe Deutschland als Ausbildungsbetrieb" so Jürgen Rußwurm, Leiter der Zurich Ausschließlichkeitsorganisation. „Der DS 3 überzeugt als hochwertiger Kompaktwagen im jugendlichen Design mit umfassender Sicherheits- und Komfortausstattung und das Team von PSA (Peugeot/Citroën/DS) hat uns bei der Erfüllung der komplexen Anforderungen für dieses Projekt optimal unterstützt", so Gert Schaub, Geschäftsführer der Fleetpool GmbH, die als langjähriger Partner der Zurich Gruppe Deutschland in Sachen Mobilität künftig auch Halter und Eigentümer der DS 3-Flotte sein wird. Für die sogenannten „Z-EP Azubi-Autos" hat Fleetpool gemeinsam mit Zurich ein eigenes Design zur Fahrzeugbeschriftung entworfen. Damit stets ein gleichbleibend hoher Standard bei Optik und Technik sichergestellt werden kann, werden die Fahrzeuge von Fleetpool jährlich gegen neue ausgetauscht. Durch das komplexe rollierende Fleetpool-System erfährt Zurich ein hohes Maß an Flexibilität und Qualität. Für die Marke DS resultieren daraus über 600 Fahrzeuglieferungen in den nächsten fünf Jahren. Olivier Ferry, Direktor der Abt. B2B Peugeot Citroën Deutschland GmbH: „Wir freuen uns, dass DS erste Wahl bei einem Mobilitätskonzept für junge Fahrer ist und dass die Kooperation mit Fleetpool und der Zurich Gruppe Deutschland auf diesem Wege weiter ausgebaut wird." Auf dem Foto: Übergabe des ersten Fahrzeuges mit Olivier Ferry, Direktor der Abt. B2B Peugeot Citroën Deutschland GmbH (li.) Mike Tassner, Head of Fleetsales Peugeot Citroën Deutschland GmbH (re.), Oliver Zeumer, Teamleiter EazyCars bei der Fleetpool GmbH (2. v. re.), Christian Reuther, Vertriebsleiter Fleetpool GmbH (2. v. li.), Gert Schaub, Geschäftsführer Fleetpool GmbH (3. v. li.)

# Fuhrparkmanagement im Wandel?

*120 Teilnehmer informierten sich in Wiesbaden über neue Wege der Unternehmensmobilität*

Die Unternehmensmobilität befindet sich im Wandel. Zunehmend drängen sich neue Fragestellungen in den Vordergrund: Welche Trends beeinflussen heute und morgen unsere Mobilität – und in welcher Weise? Wie können Unternehmen ihre Mitarbeitermobilität optimieren? Und wie können Fuhrpark-, Mobilitäts- und Travelmanagement künftig näher zusammenrücken und welche positiven Effekte ergeben sich daraus? Antworten auf diese Fragen lieferte LeasePlan in der Veranstaltung „Fuhrpark, Mobilität, Travel – wohin geht die Reise?“. Auch Flottenmanagement machte sich auf den Weg nach Wiesbaden, um der lebendigen Diskussion zu neuen Ansätzen in der Unternehmensmobilität beizuwohnen.

Wie Butter auf das Brot gehört, so findet auch die dienstliche Mobilität mit dem Auto statt. Dass diese Aussage heute nur noch zum Teil der Wahrheit entspricht, zeigte Florian Rothfuss vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO in seinem Vortrag „Mobilität im Wandel – Chance für Innovationen“. Das Fahrzeug befindet sich heute zunehmend im Spannungsfeld zwischen individuellen Kundenbedürfnissen und dem jeweiligen Anwendungskontext. Ob Emissionen, verlorene Zeit durch die Parkplatzsuche oder die fehlende effiziente Nutzung des Raums für urbane Mobilität – dies sind nur einige der äußeren Faktoren, die es durch einen Wandel zu beeinflussen gilt. Dabei werden konvergierende Technologietrends wie Vernetzung, Automatisierung, Elektrifizierung oder Gemeinschaftlichkeit unsere urbanen Mobilitätssysteme revolutionieren. Aus Sicht von Florian Rothfuss bildet das Fahrzeug in der Stadt von übermorgen die Schnittstelle zwischen Menschen und Stadt: So wird das vernetzte elektrische Fahrzeug gemeinschaftlich genutzt und ist eingebunden in ein Mobilitätssystem. Gleichzeitig wird der Fahrer durch das automatisierte Fahren zum Passagier, der die freie Zeit für Mehrwertdienste nutzen kann. Letztlich wird durch die effizientere Auslastung der Fahrzeuge wertvoller Raum in der Stadt frei. Dies alles sind Tendenzen, die sich schon heute in geringen Ausprägungen wahrnehmen lassen.

Auch in Unternehmen findet zunehmend ein Wandel der Mobilität statt: Corporate Carsharing, Fahrradleasing, Jobticket oder Mitfahrzentralen sind nur einige Angebote, die langsam in den Mobilitätsbedarf der Unternehmen drängen Dass sich dadurch auch Leasinggesellschaften weg vom reinen Fahrzeuggeschäft hin zum Mobilitätsdienstleister entwickeln müssen, hat LeasePlan schon vor drei Jahren erkannt. Gunter Glück, Mitglied der Geschäftsleitung der LeasePlan Deutschland GmbH, ging in seinem Vortrag darauf ein, dass eine Vielzahl von Unternehmen nicht sagen kann, was die Mobilität der Mitarbeiter kostet oder wie sich diese Kosten senken lassen. Gleichzeitig wächst das Bedürfnis der Mitarbeiter nach individueller Konzepten für den Weg zum Arbeitsplatz und eröffnet damit die Frage nach der Zuständigkeit. Um Unternehmen hier einen Spielraum zu lassen, hat die Leasinggesellschaft aus Neuss ein neues Produkt entworfen – das Mobilitätsbudget. Im Detail bedeutet das, wenn ein Dienstwagenberechtigter beispielsweise ein Fahrzeugsegment tiefer wählt, steht ihm die Differenz aus möglicher und tatsächlicher Leasingrate als Mobilitätsbudget zur Verfügung. Im Selbstversuch ließen sich durch diese Methode bei rund einem Drittel der LeasePlan-Mitarbeiter etwa 200 Euro generieren, die beispielsweise nun in Form eines Jobtickets genutzt werden konnten.

Dass sich die Unternehmensmobilität in den nächsten Jahren wandeln muss und wird, steht kaum infrage. Den 120 Teilnehmern der Veranstaltung wurden in sieben Vorträgen neue Ansätze aufgezeigt, um diese Herausforderungen zu bewältigen. Da dieser Wandel nicht von heute auf morgen stattfinden wird, können wir auch sicher mit weiteren Veranstaltungen zu diesem Thema rechnen. Auch das durchweg positive Feedback der Anwesenden lässt auf Folgetermine hoffen.

# Elektronen teilen?!

Quelle: Daimler AG

*Eine geschickte Kombination: Carsharing und Elektroautos*

Noch vor wenigen Jahren war die Wissenschaft der Meinung, dass sich Elektronen nicht teilen lassen. Doch ein internationales Wissenschaftlerteam vom Helmholtz-Zentrum Berlin für Material und Energie beobachtete im Jahr 2012, wie sich diese Elementarteilchen in Teile aufspalten ließen. Auch fernab der Physik gewinnt das Teilen – das sogenannte „Sharing" – von Elektroautos in den letzten Monaten zunehmend an Popularität. Welche Herausforderungen es hier zu bewältigen gibt und inwieweit E-Carsharing heute schon umsetzbar ist, untersucht Flottenmanagement in diesem Artikel.

Zwei Phänomene prägen zunehmend das Stadtbild: zum einen kleine Flitzer, die sich nehmen kann, wer gerade ein Auto braucht. Zum anderen fast lautlos durch die Straßen gleitende Fahrzeuge, die zum „Tanken" an sogenannte Ladesäulen müssen. Beide Konzepte verbindet ein wesentliches Element: der urbane Straßenverkehr.

Anstatt für die Mitarbeiter eine riesige Fahrzeugflotte bereitzuhalten, die im schlimmsten Fall ungenutzt auf dem Parkplatz einstaubt und Versicherungsbeiträge schluckt, optimieren seit einiger Zeit Unternehmen ihren Fuhrpark durch Carsharing: Braucht ein Angestellter ein Auto, um beispielsweise zum Kundentermin oder zum Flughafen zu gelangen, vertrauen sie auf Carsharing. Die Autos zum Mitnehmen werden per Smartphone oder am Computer gesucht, gebucht, am Straßenrand abgeholt und mit dem Handy oder einer Chipkarte gestartet. Mit dem Kurzstrecken-Leihwagen geht es dann zum gewünschten Ziel. Dort angekommen wird das Auto abgestellt und vom nächsten Mitarbeiter mitgenommen, der eins benötigt. Die gefahrenen Kilometer werden direkt über die Spesen oder das Reisekostenbudget des Unternehmens abgerechnet. Digital, ohne Belege und Tankquittungen zu sammeln.

Kostenoptimierung ist auch ein Punkt, bei dem Elektroautos punkten können, insofern sie bereits angeschafft oder geleast wurden. Muss hingegen erst noch ein E-Fahrzeug in die Flotte aufgenommen werden, sind die Gesamtkosten gegenüber einem gleichwertigen Verbrenner deutlich höher. Denn hier fließt neben dem Aufpreis für die Elektrovariante auch der zu erwartende Wertverlust mit ein. Betrachtet man hingegen allein die „Kraftstoffkosten", kann das Elektrofahrzeug deutlich punkten: Beispielsweise reicht die Batterieleistung von 18,8 kWh des BMW i3 für eine maximale Reichweite von 190 Kilometern, umgerechnet etwa 10 kWh für eine Reichweite von 100 Kilometern. Legt man hier die Stromkosten von 30 Cent pro kWh zugrunde, kosten 100 Kilometer gerade einmal drei Euro – im Vergleich muss der Fahrer des wirklich spritsparenden Ford Fiesta 1,6 l TDCi ECOnetic (Platz 1 in der Sonderwertung „Kraftstoffverbrauch" im Kostenvergleich Diesel-Kleinwagen Flottenmanagement 2/2015) für diese kurze Strecke fast vier Euro bezahlen.

## Neue Herausforderungen

Sowohl das Carsharing als auch die Elektrofahrzeuge finden zunehmend Befürworter in Unternehmen, denn einmal angeschafft oder „gemietet", vermögen beide Konzepte die laufenden Kosten des Fuhrparks zu senken. Daher liegt die Überlegung nicht fern, diese zu einem einzigen Konzept, dem „E-Carsharing", zu verbinden. Doch bei dieser Zusammenlegung treten zugleich neue Herausforderungen auf: Die systemimmanente, automatisierte Übergabe der Fahrzeuge ohne Dazwischenschalten von Servicepersonal des Anbieters setzt die Kenntnis beim Kunden voraus, wie ein Elektromobil zu fahren und zu laden ist. Dieses Wissen muss durch Vorabinformationen erreicht werden und macht ein Mitwirken der Kunden nötig. Gleichzeitig zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass Carsharingnutzer auf Dauer für Elektrofahrzeuge keine höheren Tarife als für Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben akzeptieren. Dies gilt umso mehr, wenn Fahrzeuge mit gleichem Nutzungs- und Ausstattungskomfort verglichen werden.

Geteilte Fahrzeuge erreichen in Großstädten eine durchschnittliche zeitliche Auslastung von 25 bis 30 Prozent, in Einzelfällen und an den besonders nachgefragten Standorten auch darüber. Eine gute Auslastung ist eine wesentliche Voraussetzung für ein erfolgreiches betriebswirtschaftliches Gesamtergebnis. Während Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb theoretisch ohne Pufferzeit von Nutzer zu Nutzer weitergereicht werden können, müssen

bei Elektrofahrzeugen die Ladezeiten zusätzlich eingeplant werden; prinzipiell stehen höheren Anschaffungskosten also verminderte Nutzungszeiten gegenüber, in denen die Elektrofahrzeuge über die Vermietung Umsatz erzielen können. Des Weiteren müssen die Anbieter beim Einsatz von Elektroautos zur Aufrechterhaltung derselben Verfügbarkeit mehr Fahrzeuge einsetzen und entsprechend mehr Stellplätze anmieten, die zudem in innerstädtischen Lagen sehr knapp sind.

Auch die Ladeinfrastruktur selbst stellt Anforderungen, die bei anderen Fahrzeugantrieben gar nicht erst entstehen und für die bislang keine einheitlichen und kostenneutralen Lösungen existieren. Das betrifft zum einen die Einrichtung der Ladestationen, welche angeschafft, aufgestellt, betreut und gewartet werden müssen und für die im öffentlichen Straßenraum (ebenso wie für die Fahrzeugstandorte selbst) im Übrigen erst noch eine rechtssichere und allgemein anwendbare Lösung gefunden werden muss.

Zum anderen erfordert die Steuerung und Überwachung der Ladevorgänge im Sinne einer möglichst kurzfristigen Fahrzeugverfügbarkeit spezifische Softwarelösungen, die bisher nicht notwendig waren und die mit hohem Aufwand geschaffen werden müssen. Zweckmäßigerweise als selbstlernendes System angelegt, sollte die jeweilige Software den noch ungeübten Nutzern maximale Unterstützung bieten und zugleich weitreichende Monitoringmöglichkeiten zur Ladekontrolle schaffen. Auch dies erhöht die Betriebskosten der Elektromobilität. Mit dem Forschungsprojekt Shared E-Fleet, welches unter anderem durch die Carano Software Solutions GmbH, das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO und die Siemens AG unterstützt wird, hat man sich als Ziel gesetzt, eine Konzeption und Umsetzung einer integrierten Cloud-basierten IKT-Lösung für den intelligenten Betrieb von gemeinsam genutzten Elektrofahrzeugflotten über Unternehmensgrenzen und Parteien hinweg zu forcieren. Nach Unternehmen in München und Stuttgart folgte Anfang März auch der Startschuss für diesen Modellversuch in Magdeburg als erster kommunaler Teilnehmer – auch auf Berliner Straßen wird dieses Projekt seit Mitte Mai erprobt.

Letztendlich stellt das Laden sowie die Nutzung selbst eine weitere Herausforderung dar: Zum einen gibt es eigentlich das Reichweitenproblem im Carsharing nicht, denn in der Regel stehen dem Kunden immer genügend Fahrzeuge mit ausreichender Reichweite zur Verfügung. Bei der Buchung des Wagens muss sich der Kunde jedoch vorab über die Fahrtenlänge klar sein. Davon hängt ab, ob ihm nur ein teil- oder vollgeladenes Elektroauto oder aber ein Diesel- oder Benzinfahrzeug angeboten wird. Es kommt auf die Erfahrung des Nutzers an, das für seine Fahrt richtige Antriebskonzept auszuwählen. Wünscht er ein Elektrofahrzeug, muss er wissen, dass unterschiedliche Wetterbedingungen und das Einschalten von stromverbrauchenden Aggregaten wie Heizung, Licht, Klimaanlage et cetera die Reichweite stark beeinträchtigen. Zugleich kommt es darauf an, dass der Betreiber dem Kunden hierbei so viel Unterstützung wie notwendig gewährt, ohne ihm das Gefühl von Bevormundung zu geben. Auch hier spielt die Buchungs- und Vermittlungssoftware vor Fahrtbeginn sowie die On-board-Technik während der Fahrt eine besondere Rolle. Zum anderen muss aber auch nach Abschluss der Fahrt das Fahrzeug wieder zuverlässig an die Ladestation angeschlossen werden. Wie bisher auch müssen die Kunden einen gewissen Eigenbeitrag leisten, damit die Fahrzeuge ohne Probleme vom Nachnutzer eingesetzt werden können. Da viele Carsharingkunden auf gewohnte, selbsterklärende Fahrzeugtypen zurückgreifen, sollten früh psychologische Hürden genommen werden: Die Angst vor Fehlbedienung abzubauen und das System so einfach und verständlich wie möglich zu gestalten, ist eine langfristige Aufgabe, der sich Carsharinganbieter mit Elektrofahrzeugen in besonderer Weise zu stellen haben.

## Realität oder Zukunftsvision?

Bei all den Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt, stellt sich mit Recht die Frage, ob E-Carsharing ein Modell für die Zukunft oder doch schon Realität ist. Eine klare Antwort auf diese Frage gibt es nicht, denn auf der einen Seite ist das Teilen von Elektrofahrzeugen in vielen Städten schon Alltag, aber auf der anderen Seite ist es fraglich, ob sich diese Bestrebungen rein wirtschaftlich gesehen selbst tragen können.

Aus Sicht von Uwe Hildinger, Leiter Vertrieb und Marketing bei Alphabet Deutschland, ist E-Carsharing nicht nur der nächste logische Schritt, sondern bereits Realität: „Die Hochschwarzwald Tourismus GmbH stellt seit April Touristen und Einheimischen 25 BMW i3 mit Carsharingtechnologie zur Verfügung. Weitere Kunden haben ihr Interesse an unserem Corporate E-Carsharing bereits bekundet. Wir haben das Projekt von Anfang bis Ende durchdacht. Zum Beispiel ist in der automatischen Reservierungsplattform ein zeitlicher Puffer eingebaut, sodass der nächste Nutzer garantiert ein aufgeladenes Fahrzeug bekommt."

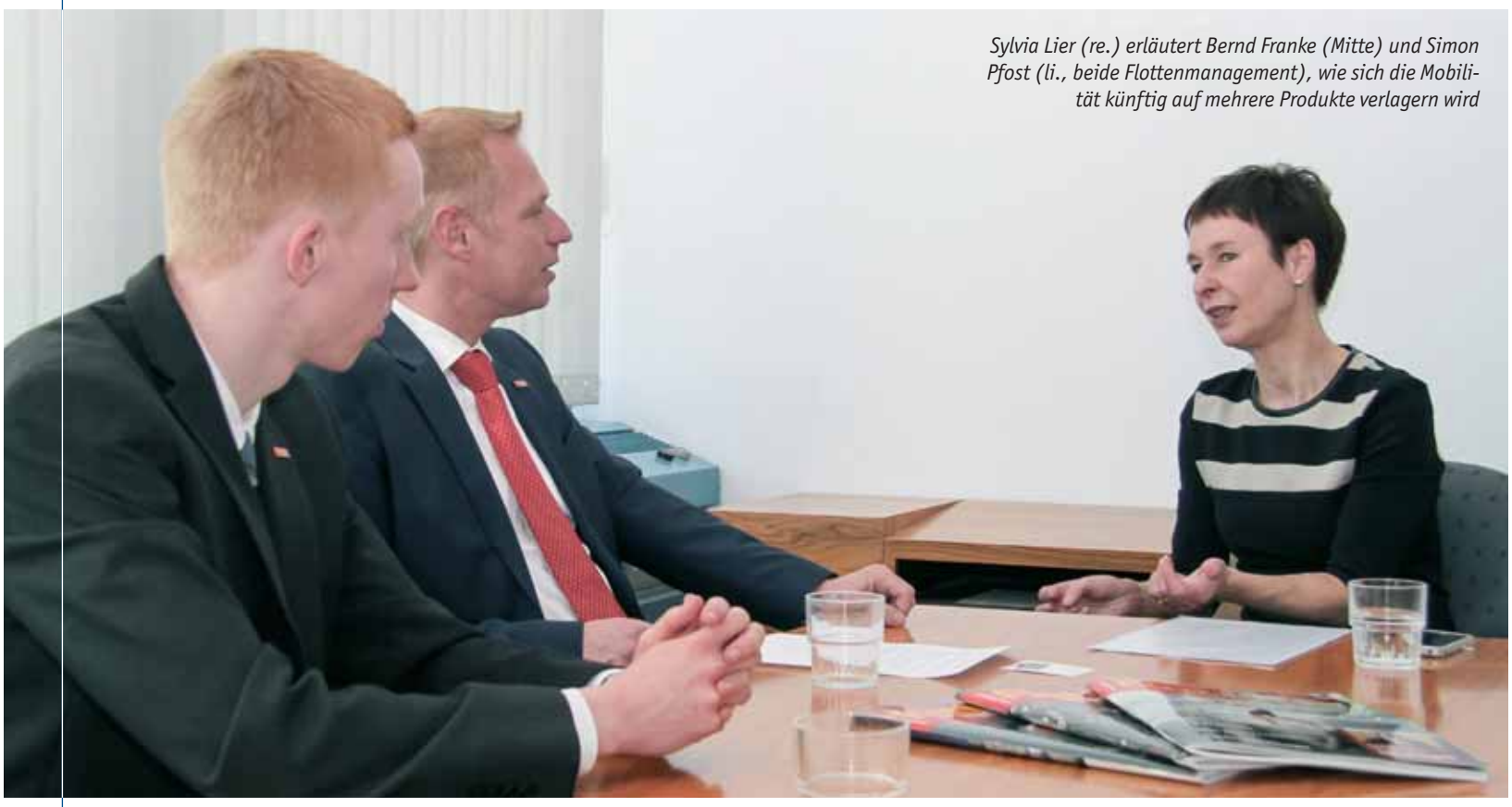
Auch car2go beschäftigt sich schon seit langer Zeit mit dem E-Carsharing. So sind über 1.200 der rund 12.500 Fahrzeuge starken Flotte mit einem batterieelektrischen Antrieb ausgestattet. Gerade für Free-Floating-Vermietungen, also dem stationsunbezogenen Carsharing, stellt die Ladeinfrastruktur eine zusätzliche Herausforderung dar, da hier genügend Ladepunkte vorhanden sein müssen, damit die Fahrzeuge überhaupt geladen werden können. Im vergangenen Jahr realisierte car2go für die 16 smart fortwo electric drive gemeinsam mit RWE ein Stationsnetz mit 204 Ladepunkten und kann daher auch beim E-Carsharing von einem „Free Floating" sprechen.

Eine weitere Herausforderung ist das Laden des Fahrzeugs: Wie bekommt man den Nutzer dazu, sich um die Belange des Folgenutzers zu kümmern, sprich ihm genügend Reichweite für die nächste Fahrt zu ermöglichen? DriveNow, das Carsharingangebot von BMW und Sixt, schreibt dem Nutzer 20 Freiminuten auf das Konto gut – vorausgesetzt der Ladevorgang wird am Ende der Buchung gestartet und die Reichweite beträgt 25 Prozent oder weniger. Auf so eine Weise lassen sich schnell und unkompliziert Anreize schaffen.

Den ganzen positiven Entwicklungen zum Trotz gibt es noch einige Baustellen für ein nachhaltiges Wirtschaften im E-Carsharing-Angebot: „Die Fahrzeuge sind in der Anschaffung immer noch relativ teuer und die Ladeinfrastruktur ist noch nicht ausreichend. Ebenso müsste unseres Erachtens die Dauer der Zeit für die Aufladung erheblich verkürzt werden, um die Fahrzeuge im Carsharing wirtschaftlich betreiben zu können. Zudem ist die seit Jahren in Aussicht gestellte Sonderabschreibung für gewerbliche E-Fahrzeugflotten immer noch nicht realisiert. Das im Sommer in Kraft tretende ‚Elektromobilitätsgesetz' reicht bei Weitem nicht aus, weil keine verbindlichen Regelungen festgelegt sind", fasst Prof. Dr. Andreas Knie, Bereichsleiter Intermodale Angebote bei DB Rent, die noch bestehenden Herausforderungen zusammen.

# MEHRGLEISIG FAHREN

## Interview mit Sylvia Lier (Vorsitzende der Geschäftsführung DB Rent)



*Sylvia Lier (re.) erläutert Bernd Franke (Mitte) und Simon Pfost (li., beide Flottenmanagement), wie sich die Mobilität künftig auf mehrere Produkte verlagern wird*

**Flottenmanagement:** Frau Lier, seit rund einem Dreivierteljahr sind Sie Vorsitzende der Geschäftsführung bei DB Rent. Können Sie uns einen kleinen Einblick in Ihre Arbeit geben? Welche Herausforderungen sind auf Sie zugekommen, wie sind Ihre Projekte angelaufen und was können wir in nächster Zeit erwarten?

**Sylvia Lier:** Das Angebot der DB Rent zeichnet sich insbesondere durch die Vernetzung der einzelnen Produkte aus. So ist es für uns eine ständige Herausforderung, die einzelnen Mobilitätsprodukte zu professionalisieren und miteinander zu verknüpfen. Der Markt fordert heutzutage integrierte Produkte. Der Kunde erwartet beste Usability und intuitiv „erlernbare" Angebote. Also alles aus einer Hand, und das bitte möglichst einfach!

Apropos Vernetzung: Wir intensivieren gerade die Zusammenarbeit mit dem Personenverkehr der Deutschen Bahn. Zukünftig sollen Flinkster und Call a Bike direkt über den DB Navigator nutzbar sein und zusätzlich wollen wir neue kombinierte Produkte anbieten.

Unser Geschäftsauftrag wurde vom Vorstand der Deutschen Bahn erweitert. Waren wir bislang überwiegend als Fleetmanager tätig, haben wir nun die Aufgabe, innovative Sharingprodukte für den Personenverkehr, insbesondere mit dem Nah- und Fernverkehr, zu entwickeln. Beispiel für solch ein neues Produkt ist das „Mobilitätsbudget". Die Deutsche Bahn ist trotz einiger Imageprobleme der Mobilitätsanbieter Nummer eins und steht vor allem für Seriosität. Wir als DB Rent freuen uns natürlich sehr darüber, dass unser Mutterkonzern solch innovative Themenfelder angeht und uns damit betraut. Ich habe großes Zutrauen in zukünftige Perspektiven.

**Flottenmanagement:** Unternehmen sind vermehrt auf der Suche nach neuen Mobilitätsmöglichkeiten. Was sind ausschlaggebende Punkte für den Wandel? Wie wird sich die Mobilität in Unternehmensfuhrparks verändern?

**Sylvia Lier:** Die Mobilität wird ad hoc und situativ sein müssen. Sie muss sich intelligent und einfach erklären sowie digital verfügbar sein. Es ist heute schon von elementarer Bedeutung, dass man sämtliche Mobilitätsprodukte über das Smartphone abrufen kann und das Ganze einfach und verlässlich ist. Darüber hinaus wird es meiner Ansicht nach so sein, dass Mobilität nicht immer nur zwangsläufig „Dienstwagen" heißt. Aus Statistiken wissen wir, dass 50 Prozent der 18- bis 29-Jährigen in den letzten 15 Jahren auf den Besitz eines persönlichen Fahrzeugs verzichtet haben. Da passiert etwas ganz Signifikantes. Die Menschen wachsen ohne Auto auf, haben aber gleichzeitig einen erhöhten Bedarf an Mobilität. Sie sind noch mobiler als frühere Generationen.

Und dabei wollen sie sich in der jeweiligen Situation das Mobilitätsprodukt aussuchen, das gerade passt. Sei es ein Mietfahrrad, ein Carsharingfahrzeug oder auf Langstrecken die Bahn, bei der sie die Zeit für sich nutzen können – zum Arbeiten oder einfach mal zum Entspannen.

Die zukünftige Mobilität verlangt spontan nutzbare Angebote und Alternativen zum Dienstwagen. Das ist unsere Stoßrichtung. Um es mit Zahlen aus Studien zu untermauern: Bis 2030 werden voraussichtlich 380.000 Carsharingfahrzeuge sechs Millionen private Pkw ersetzen.

Da ist Flexibilität gefragt. Flexibilität, die mit uns als Partner und mit unseren Produkten gewährleistet werden kann. Unsere integrierten Mobilitätsprodukte sind unser Alleinstellungsmerkmal.

**Flottenmanagement:** Die Deutsche Bahn bietet mit „Flinkster" das flächenmäßig größte stationäre Carsharingnetz in Deutschland. Wie wird es von Unternehmen angenommen? Warum sollten sich Interessenten von Corporate Carsharing für Flinkster entscheiden?

**Sylvia Lier:** Wir sind DER Carsharingpionier. 3.600 Fahrzeuge, 200 Städte, 1.000 Stationen, alle Fahrzeugklassen. Das ist unser umfassendes Carsharingangebot. In Unternehmen ist dieses Angebot mittlerweile angekommen. Wir verzeichnen eine erhöhte Aufmerksamkeit und Nachfrage. Ich denke, dass wir hier den Zenit allerdings noch längst nicht erreicht haben. Ge-

rade die Möglichkeit des bundesweiten Einkaufs von Carsharingangeboten – von Travelmanagern oft eingefordert – unterscheidet uns von Mitbewerbern.

Carsharing ist meist günstiger als ein Mietwagen und zudem unbürokratisch nutzbar. „Keep it simple" heißt hier die Devise. Und so können sie alle unsere Fahrzeuge mit einer App öffnen. Unser stationsbasiertes Carsharing ist auch günstiger als das Free Floating und man weiß, wo man das Fahrzeug findet.

Ein Argument für unser Corporate Carsharing ist sicherlich unsere Kopplung mit dem öffentlichen Flinkster-Netz. So kann ein Fahrer einen geschäftlichen und einen privaten Account für den Carpool haben. Damit hat er Zugriff auf die Firmenfahrzeuge und jedes Fahrzeug des Flinkster-Netzes. So wird aus etwas Kleinem etwas ganz Großes in puncto Mobilitätsversorgung.

Beim Corporate Carsharing platzieren wir einen Carpool vor Ort oder statten die vorhandenen Fahrzeuge mit Bordcomputern aus. Das führt zu einer Reduktion der Prozesskosten bei gleichbleibender Mobilität. Denn durch unsere Computertechnologie sehen wir, wie viele Fahrzeuge im Fuhrpark tatsächlich benötigt werden. Und sollten einmal Fragen oder Probleme auftreten, steht unser Kundenservice rund um die Uhr zur Verfügung.

**Flottenmanagement:** Kürzlich wurde bekannt, dass Flinkster ab Sommer 2015 mit car2go (Daimler) kooperieren wird. Wie wird diese Allianz aussehen? Was erhoffen Sie sich von dem Zusammenschluss mit einem Free-Floating-Anbieter und was kann er dem Kunden bieten?

**Sylvia Lier:** Die technische Entwicklung ist bereits abgeschlossen. Es ist ein sehr komplexes Projekt. Zwei Buchungsplattformen, zum einen Moovel (car2go) und zum anderen unsere Flinkster-Buchungsplattform, müssen so miteinander verknüpft werden, dass beide Kundengruppen wechselseitig die Fahrzeuge des anderen nutzen können. Und das, ohne sich noch einmal extra registrieren zu müssen, mit gleichartigem Zugang und ohne zusätzliche Mühen oder andersartige Rechnungen.

Wir versprechen uns durch das gekoppelte Netz eine erhöhte Feinmaschigkeit. Je intensiver der Endnutzer mit Autos versorgt ist, desto höher ist die Akzeptanz. Wir wollen damit Kundennutzen generieren und schlussendlich natürlich Umsatz erzielen. Derzeit wachsen wir um 20 Prozent und es wird noch weiter nach oben gehen.

**Flottenmanagement:** Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen verändern sich stetig. Mit dem sogenannten Mobilitätsbudget verfolgt die Deutsche Bahn einen neuen Ansatz. Können Sie uns diesen näher erläutern? Was verbirgt sich hinter dem Begriff?

**Sylvia Lier:** Das Mobilitätsbudget ist im Grunde die Alternative zu einem klassischen Leasingbudget. Typischerweise haben die Dienstwagenberechtigten ein Budget (Leasingrate) für ihr Fahrzeug, das sie nutzen dürfen. Wenn jemand das nicht möchte, weil er das Auto nicht zwingend zur Erbringung seiner dienstlichen Pflichten braucht, stellt sich die Frage, was man ihm alternativ anbieten kann.

Diese Frage hat die Deutsche Bahn für sich beantwortet und schon 2012 eine neue Mobilitätsrichtlinie für den Konzern verabschiedet. Anstelle des Dienstwagens kann der Mitarbeiter heute eine Bahncard, ein Carsharingbudget, ein Fahrradbudget und auch ein Mietwagenbudget auswählen. Nehmen wir beispielhaft den Betrag x, der einem Dienstwagenberechtigten für sein Fahrzeug im Jahr zur Verfügung steht. Dieser Betrag steht nun auch für andere Mobilitätsprodukte zur Verfügung. So kann sich der Mitarbeiter für die Bahncard 1. Klasse entscheiden und mit dem restlichen Betrag zum Beispiel Carsharingoptionen nutzen.

Nicht unproblematisch ist die Thematik aus steuerrechtlicher Sicht. Denn während die Versteuerung bei einem Dienstwagen über die 1-Prozent-Regelung klar definiert ist, sind die verschiedenen anderen Mobilitätsoptionen bei privater Nutzung (Beispiel Carsharingfahrzeug) nicht pauschal besteuerbar.

Derzeit nutzen bereits knapp 100 Führungskräfte der Deutschen Bahn dieses Pilotangebot. Dabei stellen wir zum Beispiel die Kosten in die Personalabrechnungssysteme der Bahn ein. Das ist noch reine Handarbeit, da bei unterschiedlicher Kostenbasis auch eine unterschiedliche Geldwertebasis steht. Das ist langfristig aber so nicht fortsetzbar.

Unsere Marktgespräche zeigen, dass die Kunden idealerweise einen pauschalen Steuersatz über alle Mobilitätsprodukte haben möchten. Dazu haben wir eine Steuerinitiative beim Bund und bei den Ländern gestartet. Unser Ziel ist, diese Art Mobilitätsprodukte als Flatrates zu betrachten. Sie werden von den Steuerbehörden nach einem festzulegenden Satz besteuert. Das Anrufungsverfahren läuft und wir hoffen, dass wir im Laufe des Sommers dazu eine Antwort bekommen.

Denn ich denke, wir sind uns einig: Vernetzte Mobilitätsprodukte stehen voll im Zeitgeist. Der Umweltaspekt wird berücksichtigt, die Komplexität reduziert. Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind zufrieden. Im Grunde gewinnt jeder.

Sobald das Ergebnis des Verfahrens feststeht, werden wir konkret auf die Kunden zugehen. Im Moment heißt das: Jeder muss es auf Länderebene selbst klären. Wir haben eine Unterschriftenkampagne gestartet, bei der uns bereits einige große deutsche Wirtschaftsunternehmen unterstützen. Wir sammeln aber nach wie vor Unterschriften, um dem Ganzen noch mehr Nachdruck zu verleihen.

eine Marke der Fleetpool GmbH
FLEETPOOL
MODERNE FLOTTENLÖSUNGEN
DIE EINFACHE ART, NEUWAGEN ZU FAHREN ... EINE RATE – ALLES DRIN!

# Visionäres **Invest**

Ende März wurde das Radisson Blu Old Mill in Belgrad offiziell eröffnet. Am Rande der großen Eröffnungsparty, zu der unter anderem der Premierminister von Serbien angereist war, hatten wir die Gelegenheit, ein Interview mit Olivier Harnisch, Executive Vice President von Rezidor, sowie Thomas Swieca, General Manager des Radisson Blu Old Mill, zu führen.

*Das neue Radisson Blu Old Mill in Belgrad*

**Flottenmanagement:** Herr Harnisch, seit Anfang 2013 sind Sie der Executive Vice President von Rezidor sowie der Chief Operating Officer und verantworten in dieser Position 335 Hotels mit fast 75.000 Zimmern. Mit welchen Zielen sind Sie angetreten, was konnten Sie bereits umsetzen und welches sind die nächsten Schritte?

**Olivier Harnisch:** Seit 2013 haben wir unsere Expansion weiter vorangetrieben und einige Märkte definiert, die für uns wichtig sind: Das sind vor allem Saudi-Arabien, die Türkei, Russland – das halten wir noch immer für einen sehr interessanten zukünftigen Markt – und ganz besonders Afrika, wo wir bereits der größte Player in unserem Segment sind. Deutschland ist für uns in Europa ein Kernmarkt für unsere beiden Hauptmarken Radisson Blu und Park Inn by Radisson. Hier ist das Wachstum nicht ganz so stark, aber auch hier sehen wir noch Städte mit sehr viel Potenzial, wie zum Beispiel in München für ein Radisson Blu mitten in der Stadt.

**Flottenmanagement:** Was erwartet ein Geschäftsreisender beziehungsweise ein Tagungsgast heute von „seinem" Hotel? Und wo übertrifft Radisson Blu diese Erwartungen?

**Olivier Harnisch:** Der Geschäftsreisende von heute erwartet vor allem reibungslose Abläufe. Viele Menschen reisen ja sehr viel, und Reisen kann mit Frustration und Wartezeiten verbunden sein. Wenn man Prozesse so gut gestaltet, dass der Aufenthalt von der Buchung bis zum Check-out vollkommen reibungslos verläuft, hat man schon sehr viel erreicht. Das ist aber noch nicht alles: Der Reisende von heute erwartet Konnektivität. Radisson Blu war die erste Upscale-Marke, die das konsequent im gesamten Portfolio eingeführt hat.

Außerdem erwartet der Gast von heute – das betrifft sowohl den Geschäftsreisenden als auch den Freizeitreisenden – eine individuelle Betreuung. Und das ist, wo wir aus der Menge herausragen können: vor allem dank unserer Mitarbeiter. Denn die Mitarbeiter vor Ort machen heute den Unterschied, und das kommunizieren wir auch immer wieder: Wenn die Mitarbeiter das Konzept nicht verkörpern, hat auch ein schönes Haus keine Seele.

**Flottenmanagement:** Wieso sollte sich der Mobilitätsmanager für einen Rahmenvertrag mit Radisson entscheiden, welche Vorteile erwarten ihn beziehungsweise seine Dienstreisenden?

**Olivier Harnisch:** Wir bieten einen wirklich hervorragenden Service und mit „Yes I Can" haben wir auch eine Philosophie und eine Kultur, die das 100%ig verkörpert. Ich bin ja selbst erst seit zwei Jahren im Unternehmen und ich kann sagen: Das ist das, was herausragt. Es sind die Einstellung unserer Mitarbeiter und die Qualität, die den Unterschied macht. Dazu sind wir gerade in Europa in allen großen Städten vertreten.

**Flottenmanagement:** Herr Swieca, als General Manager des neu eröffneten Radisson Blu Old Mill in Belgrad verantworten Sie ein auch für Radisson besonderes Hotel. Wo sind aus Ihrer Sicht die Einzigartigkeiten des Old Mill in Belgrad und warum hat es nur 4 Sterne?

**Thomas Swieca:** Die Eröffnung eines Hotels wie des Old Mill in Serbien ist Teil der visionären Strategie der Investition in Zukunftsmärkte der Marke Radisson. Belgrad hat durch die Fluglinie Etihad eine gute Anbindung an den mittleren Osten und wird meiner Meinung nach in zehn bis fünfzehn Jahren eine der großen Destinationen in Europa sein, neben Städten wie natürlich Paris, London und Berlin. Südeuropa expandiert immer mehr, und das ist für mich mit dem ersten Radisson in Serbien natürlich eine große Herausforderung.

Dieses Hotel ist für Rezidor ein Meilenstein, was natürlich auch mit der Architektur zu tun hat. Dadurch ist das Hotel sehr einzigartig. Wir hätten die Möglichkeit gehabt, eine Klassifikation für 5 Sterne zu bekommen, aber Radisson Blu ist in Europa generell eher mit 4 Sternen aufgestellt, weil unsere Klientel im Businessbereich oft keine Veranstaltungen in 5-Sterne-Häusern durchführen darf.

Mit der Executive Lounge, der ersten übrigens in einem Radisson Blu Hotel, haben wir für unsere Businessgäste einen ganz besonderen Ort für kurze Meetings oder Zusammenkünfte geschaffen. Eine Lounge auf zwei Ebenen mit Maisonettecharakter und eigenem verglasten Konferenzraum.

**Flottenmanagement:** Das Old Mill in Belgrad wurde quasi direkt mit dem Green Key zertifiziert, wie inzwischen fast alle Radisson Blu Hotels. Wie wichtig ist das dem Geschäftsreisenden?

**Olivier Harnisch:** Wir finden: immer wichtiger. Wir sehen, dass die Anfragen immer wieder und immer öfter Fragen in Bezug auf Zertifizierungen und Umweltfreundlichkeit sowie nachhaltiges Wirtschaften beinhalten. Wir gehen davon aus, dass dies auch immer weiter zunehmen wird. Zertifizierungen geben eine gewisse Glaubwürdigkeit, aber die Kunden gehen tatsächlich jetzt auch immer mehr ins Detail, was beispielsweise den konkreten Energie- und Wasserverbrauch betrifft.

**Thomas Swieca:** Besonders stolz sind wir, dass wir das erste Hotel in Serbien sind, welches das Umweltsiegel tragen darf. Damit setzen wir natürlich Maßstäbe und zeigen gleichzeitig, wie verantwortungsbewusst wir hier am Standort agieren.

*Thomas Swieca und Olivier Harnisch (beide Radisson) im Gespräch mit Ralph Wuttke (Flottenmanagement) (v. re.)*

## FORSCHUNGSARBEIT

Audi hat bei der Entwicklung neuer, $CO_2$-neutraler Kraftstoffe einen weiteren großen Schritt getan: Eine Pilotanlage in Dresden hat mit der Produktion des synthetischen Audi e-diesel begonnen. Nur vier Monate dauerte die Phase der Inbetriebnahme – seit Mitte April produziert die Forschungsanlage in Dresden die ersten Mengen hochwertigen Dieselkraftstoffs. Als Beweis der Praxistauglichkeit füllte Prof. Dr. Johanna Wanka, Bundesministerin für Bildung und Forschung, die ersten fünf Liter in ihren Dienstwagen, einen Audi A8 3.0 TDI clean diesel quattro. „Der synthetische Diesel auf $CO_2$-Basis ist ein großer Erfolg unserer Nachhaltigkeitsforschung. Wenn es uns gelingt, $CO_2$ breit als Rohstoff einzusetzen, leisten wir einen entscheidenden Beitrag zu Klimaschutz und Ressourceneffizienz und ebnen den Weg hin zu einer ‚Green Economy'", sagte Wanka. Für Reiner Mangold, Leiter nachhaltige Produktentwicklung bei Audi, stellen Audi e-diesel und die Audi e-fuels im Allgemeinen eine wichtige Ergänzung zur Elektromobilität dar: „Mit Audi e-diesel bringen wir erneut einen Kraftstoff aus $CO_2$ für eine nahezu klimaneutrale Langstreckenmobilität auf den Weg. Die Nutzung von $CO_2$ als Rohstoff ist nicht nur eine Chance für die Automobilindustrie in Deutschland, sondern lässt sich auch auf andere Branchen und Länder übertragen."

## TEST

Das Thema Elektromobilität wird auch für Behörden immer interessanter. So testet jetzt der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) den Plug-in Hybrid Outlander von Mitsubishi. „Gerade Kommunen könnten bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen mit ihrem Fuhrpark Zeichen setzen", betonte DStGB-Hauptgeschäftsführer Dr. Gerd Landsberg bei der Übergabe eines Testwagens des Autoherstellers Mitsubishi Motors an die Hauptgeschäftsstelle. Mit der Nutzung möchte der kommunale Spitzenverband auch ein Beispiel geben, Elektromobilität zu fördern und damit die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum zu erhöhen. „Wir begrüßen es, dass der Deutsche Städte- und Gemeindebund mit dem Einsatz unseres Fahrzeugs ein klares Zeichen hin zur klimafreundlichen Mobilität setzt. Besonders im urbanen Umfeld auf kurzen bis mittellangen Strecken bis 52 Kilometer fährt der Plug-in Hybrid Outlander überwiegend elektrisch und schont so die Umwelt und senkt die Fuhrparkkosten. Gleichzeitig ist es ein vollkommen alltagstaugliches SUV, das die Umweltperformance eines Elektrofahrzeugs mit der Funktionalität und den Fahreigenschaften eines allradgetriebenen SUV kombiniert", beschreibt Werner H. Frey, Geschäftsführer des deutschen Mitsubishi-Importeurs MMDA, die Vorzüge des Fahrzeugs.

## AUSBAU

Daimler, Linde und Total sind im Rahmen der Clean Energy Partnership (CEP) gemeinsam einen wichtigen Schritt beim Ausbau der bundesweiten Wasserstoff-($H_2$-)Infrastruktur vorangekommen. In Anwesenheit von Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wurde im Mai Deutschlands erste direkt an einer Autobahn gelegene Wasserstofftankstelle offiziell eingeweiht. Die neue $H_2$-Zapfsäule am Total Autohof Geiselwind an der A3 zwischen Würzburg und Nürnberg verknüpft die bereits vorhandenen Betankungsmöglichkeiten in den Metropolregionen Frankfurt/Main, Stuttgart und München miteinander und bildet somit einen Knotenpunkt für Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzelle in Deutschlands Süden. Jetzt wird verstärkt der Ausbau der Infrastruktur angegangen. Bis Ende 2015 sollen bereits weitere 50 Wasserstofftankstellen in den Metropolregionen und entlang der Hauptverkehrsachsen stehen.

## LPG UND CNG

Opel erweitert kontinuierlich seine Palette an Modellen mit LPG-Flüssiggasantrieb (Liquefied Petroleum Gas). Jüngstes Mitglied der LPG-Flotte ist der neue Opel Corsa. Aktuell stehen somit zwölf Autogasmodelle zur Wahl. Ergänzt werden sie durch das CNG-Angebot von Opel (Compressed Natural Gas). Hier können die Kunden derzeit unter drei Alternativen wählen. Sämtliche Antriebe sind als Komplettlösungen bei Opel entwickelt und ab Werk erhältlich. Im vergangenen Jahr entschieden sich mehr als 26.000 Käufer für ein LPG- oder CNG-Modell von Opel – Rang zwei in Europa unter den Anbietern mit alternativem Antrieb und Platz eins bei Flüssiggas. Und die Popularität wächst weiter: Allein in den ersten beiden Monaten 2015 konnte Opel einen Zuwachs von LPG- und CNG-Verkäufen um rund 35 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbuchen. „Energieeffizienz und $CO_2$-Reduzierung sind für uns in allen Baureihen extrem wichtig", sagt Opel-Vertriebschef Peter Christian Küspert. „Mit der breiten CNG- und LPG-Modellpalette bietet Opel hier für jeden Anspruch echte Alternativen. Die Fahrzeuge sind nicht nur umweltfreundlich, sondern auch besonders wirtschaftlich und dabei rundum alltagstauglich."

## GUTE AUSSICHTEN

„Deutschland ist bei der Elektromobilität gut aufgestellt. Im vergangenen Jahr gab es 17 Serienmodelle deutscher Hersteller in den Autohäusern, in diesem Jahr folgen zwölf weitere. Vom Kleinwagen bis zum Sportwagen – Elektromobilität gibt es in fast allen Segmenten. Eine solche Vielfalt hat keine andere Automobilnation", sagte Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), zum Auftakt des 5. eMobility Summit in Berlin. Um auch die Nachfrage in Schwung zu bringen, brauche es jetzt rasch eine Politik, die Anreize setzt und stimuliert, forderte der VDA-Präsident. Das Elektromobilitätsgesetz sei ein guter Anfang, weitere Schritte müssten folgen. Ein wirkungsvoller Hebel wäre die 50-Prozent-Abschreibung im ersten Jahr für elektrische Firmenwagen, denn der gewerbliche Bereich macht rund 60 Prozent des Neuwagenmarkts aus. Auch bei der Infrastruktur sieht Wissmann Nachholbedarf. Prognosen gehen davon aus, dass in zehn Jahren über 15 Prozent aller Neufahrzeuge weltweit elektrifiziert sein werden. „Deutschland muss Gas geben. Momentan entwickeln sich die Märkte für E-Fahrzeuge in anderen Ländern dynamischer", sagte Wissmann.

## HYBRIDANTRIEB

Auf der New York International Auto Show präsentierte Toyota den RAV4 mit einem innovativen Hybrid- und Allradantrieb – gemäß den Japanern ein im europäischen Kompakt-SUV-Segment einzigartiges Angebot. Das Antriebssystem besteht aus einem 2,5-Liter-Benzinmotor, einer Hybrideinheit und einem zusätzlichen Elektromotor an der Hinterachse. Damit bringt Toyota Hybridpower in die RAV4-Baureihe und realisiert zugleich einen elektronischen Allradantrieb, der Sicherheit und Fahrstabilität sicherstellen soll. Der RAV4 Hybrid verfügt über eine Anhängelast von 1.650 Kilogramm und ermöglicht dank einer Anhängerstabilitätskontrolle einen einfachen und sicheren Gespannbetrieb. Die Enthüllung der Hybridversion erfolgte parallel zur Vorstellung des neuen RAV4, der sich durch ein überarbeitetes Design, neue Technik- und Sicherheitsmerkmale sowie ein verbessertes Interieur auszeichnet. Eine neue Frontpartie mit Voll-LED-Scheinwerfern sowie veränderte Rückleuchten und der neue hintere Stoßfänger sollen für eine kraftvollere und hochwertigere Optik sorgen. Die Qualitätsanmutung im Innenraum wurde laut des Autobauers durch neue Instrumente mit Farb-TFT-Anzeige sowie Soft-Touch-Materialien spürbar angehoben.

*Mercedes GLE*

# Voll im Trend!

## Marktübersicht flottenrelevanter Fahrzeuge von Mercedes-Benz

Fast genau vor zwei Jahren veröffentlichten wir die letzte Flottenmanagement-Marktübersicht zu fuhrparkrelevanten Fahrzeugen des Stuttgarter Premium-Herstellers. In dieser Zeit hat sich das Produktportfolio um einige wichtige Fahrzeuge, wie beispielsweise die CLA- und CLS-Shooting-Brake-Modelle oder die neue V-Klasse, erweitert.

Die größten Veränderungen vollziehen sich zurzeit jedoch im Boom-Segment der Geländewagen und SUV. Mit dieser Entwicklung liegt Mercedes-Benz durchaus im Trend. So haben laut den statistischen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes die Segmente der Geländewagen und SUV zusammen einen Marktanteil von 17,8 Prozent bei den Neuzulassungen im März 2015. Davon gehen wiederum mehr als die Hälfte der Anmeldungen auf das Konto der gewerblichen Nutzer. Damit haben sich die Zulassungszahlen im Vergleich zum März 2014 insgesamt um 24,7 Prozent gesteigert.

Auf Grundlage dieser Zahlen ist es eine logische Konsequenz, dass der Hersteller der legendären G-Klasse sein Portfolio im Bereich der geländetauglichen Fahrzeuge erneuert und erweitert. In Shanghai wurde zuletzt das seriennahe Concept GLC Coupé vorgestellt und noch in diesem Jahr soll ein neuer GLC auf den Markt gebracht werden. Dieser wird dann den GLK im mittleren SUV-Segment ersetzen. Die bekannte M-Klasse wird durch den neuen GLE abgelöst und durch ein GLE Coupé erweitert. Der neue Offroader ist dabei nicht nur äußerlich an der Front- und Heckpartie überarbeitet worden, sondern hat auch neue Motorisierungen bekommen. Diese sollen vor allem im Vergleich zur Vorgängerbaureihe den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen um durchschnittlich 17 Prozent senken. So bietet Mercedes-Benz erstmals in seiner SUV-Historie mit dem GLE 500 e 4MATIC ein Plug-in-Hybridmodell an. Dieses soll die Verbrauchswerte des GLE 250 d mit Vierzylinder-Dieselmotor unterbieten können, dabei aber die Leistungsfähigkeit des V8-Modells GLE 500 4MATIC erreichen.

Neben den verbesserten Motoren wird der GLE mit einer umfangreichen Serienausstattung ausgerüstet. Dazu gehören neue Assistenzsysteme wie der Seitenwindassistent oder Collision Prevention Assist Plus. Eine ECO Start-Stopp-Funktion, der Dynamic Select Controller in der Mittelkonsole, das überarbeitete Multifunktionslenkrad sowie das Infotainmentsystem Audio 20 CD mit einem teilintegrierten Media-Display und einem Kommunikationsmodul für die Nutzung von „Mercedes connect me“-Diensten gehören ebenso zum Lieferumfang. Darüber hinaus wird es in diesem Jahr noch ein Facelift der A-Klasse geben und eine Cabrio-Version der S-Klasse soll vorgestellt werden.

### FLOTTENRELEVANTE FAKTEN

***Händleranzahl:*** *1.120 Mercedes-Benz- sowie 380 smart-Vertriebs- und Servicestützpunkte*

***Bedingungen für den Großkunden:*** *Sonderkonditionen ab einer Fuhrparkgröße von 5 Pkw (oder Abnahme von 3 Fahrzeugen p. a.). Darüber hinaus spezielle Programme für gewerbliche Einzelkunden, Franchisenehmer, Handelsvertreter*

***Bedingungen für FlottenSterne 5+:***
- *Eine Fuhrparkgröße von mindestens 5 Pkw oder 10 Fahrzeugen oder Abnahme von mindestens 3 oder mehr Mercedes-Benz-Pkw pro Jahr*
- *Einsatz der Fahrzeuge im betriebseigenen Fuhrpark oder als Dienstwagen von festangestellten Mitarbeitern*
- *Weitergabe oder Überlassung an Dritte, z. B. freie Handelsvertreter nicht gestattet*
- *Haltedauer mindestens 6 Monate*

***Garantiebedingungen:*** *24 Monate Herstellergarantie*
***Inspektionsintervalle:*** *1 Jahr oder 25.000 km*

***Kontakt Großkundenbetreuung:***
*Über jeden Mercedes-Benz- und smart-Händler*

### KURZINTERVIEW

**FRANK KEMMERER**

Leiter Flottenmanagement Mercedes-Benz Pkw & smart

Telefon: 030/26 94 2547

E-Mail: frank.kemmerer@daimler.com

**Flottenmanagement:** Herr Kemmerer, für welche Modelle bieten Sie Businesspakete an und was beinhalten diese?

**Frank Kemmerer:** Mit sechs neuen Business- und Flottenpaketen, die verschiedene Komfort- und Sicherheitsausstattungen sinnvoll kombinieren, bieten wir wichtige Sonderausstattungen zu einem attraktiven Preisvorteil für die Mercedes-Benz A-, B-, CLA-, GLA-, C-, GLK-, GLE-, CLS- und E-Klasse. Auch bei smart bieten wir jetzt umfangreiche Flottenpakete schon ab dem ersten gewerblich genutzten Auto. Mit der Erweiterung des Programms Mercedes-Benz FlottenSterne1+ um die Flotten- und Businesspakete kommen nun auch gewerbliche Einzelkunden sowie Handelsvertreter, Franchisenehmer und Freiberufler in den Genuss attraktiver Flottenvorteile.

**Flottenmanagement:** Wie können Ihre Modelle helfen, in der Flotte Kraftstoff einzusparen?

**Frank Kemmerer:** Wir senken kontinuierlich den Verbrauch unserer Fahrzeuge: Mit 129 g/km lag unser Flottenwert im Jahr 2014 wiederum um fünf Gramm niedriger als im Vorjahr. Dies entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,1 l/100 km. Damit haben wir den CO2-Ausstoß unserer Flotte in Europa innerhalb von zwei Fahrzeuggenerationen um über 40 Prozent gesenkt. Daimler investiert zudem massiv in Plug-in-Hybride. Bis 2017 wollen wir zehn neue Plug-in-Hybridmodelle auf den Markt bringen. Nach der S-Klasse und der C-Klasse wird künftig regelmäßig ein neues Plug-in-Modell von Mercedes-Benz vom Band rollen, von der E-Klasse bis hin zu weiteren SUV. Unser C 350 e ist ein wahres Wunder an Effizienz. 205 kW stark, begnügt er sich auf einer Strecke von 100 Kilometern mit gerade einmal 2,1 Liter Kraftstoff. Das entspricht einem $CO_2$-Ausstoß von 48 Gramm pro Kilometer. Der smart electric drive ist Marktführer unter den Elektrofahrzeugen und die Mercedes-Benz B-Klasse Electric Drive ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil unseres Flottenangebots.

**Flottenmanagement:** Mit welchen Serviceangeboten unterstützen Sie den Fuhrparkleiter?

**Frank Kemmerer:** Mit unseren Flottenzentren mit entsprechend geschulten Verkäufern bieten wir eine hoch spezialisierte und individuelle Betreuung. Unsere Händler arbeiten eng mit unseren Key-Accountern, der Mercedes-Benz Bank, den Fuhrparkmanagementspezialisten von Daimler Fleet Management und den Servicekollegen von FleetSite zusammen.

**Flottenmanagement:** Welche Neuheiten werden in den nächsten zwölf Monaten gelauncht?

**Frank Kemmerer:** Nach einem sehr erfolgreichen Anlauf der C-Klasse im letzten Jahr ist 2015 für Mercedes-Benz das Jahr des SUV. Im Rahmen unserer aktuellen SUV-Offensive bringen wir zum Beispiel den neuen GLE, das neue GLE Coupe und den neuen GLC auf den Markt. Im Jahr 2016 folgt unter anderem als ein weiteres absolutes Highlight die Premiere der neuen E-Klasse.

**Flottenmanagement:** Wie wird sich der Flottenmarkt in Zukunft verändern?

**Frank Kemmerer:** Aus unserer Sicht wird der Flottenmarkt weiter wachsen, bei steigenden Anforderungen an umfassende Mobilitätslösungen. Der Mercedes-Benz Cars Vertrieb Deutschland ist für diese Herausforderung mit seinem umfassenden Produktportfolio sowie der engen Zusammenarbeit mit Daimler Fleet Management, den Servicekollegen von FleetSite und der Mercedes-Benz Bank optimal aufgestellt.

# FLOTTENFAHRZEUGE MERCEDES-BENZ Auswahl

(Fortsetzung auf Seite 104)

## A 180

**Motorleistung kW/PS:** 90/122
**Zuladung in kg:** 565
**max. Kofferraumvolumen in l:** xxx
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,5 l Super
**Energieeffizienzklasse:** B ($CO_2$: 126 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 20.600,00 €
**Restwert in Prozent*:** 38,6

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:**
„Business-Paket" (Audio 20 CD, Becker Map Pilot, aktiver Parkassistent mit Parktronic, Sitzheizung)

## B 180 CDI

**Motorleistung kW/PS:** 80/109
**Zuladung in kg:** 505
**max. Kofferraumvolumen in l:** 1.547
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,0 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 104 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 24.250,00 €
**Restwert in Prozent*:** 41,9

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
B 200 Natural Gas Drive (27.650 €);
B-Klasse Electric Drive (32.900 €)
**businessrelevante Optionen:**
„Flotten-Paket" (Audio 20 CD mit Touchpad, aktiver Parkassistent mit Parktronic, Sitzheizung vorne)

## C 220d BlueTEC

**Motorleistung kW/PS:** 125/170
**Zuladung in kg:** 565
**max. Kofferraumvolumen in l:** 480
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,0 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A+ ($CO_2$: 103 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 32.625,00 €
**Restwert in Prozent*:** 41,5

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
C 300 BlueTEC HYBRID (39.625 €)
**businessrelevante Optionen:**
„Business-Paket" (Audio 20 CD mit Touchpad, aktiver Parkassistent mit Parktronic, Sitzheizung vorne, Sitzkomfortpaket, Regensensor, größerer Kraftstofftank)
„Business-Paket-Plus" (zusätzlich: Garmin Map Pilot, LED-High-Performance Scheinwerfer)

## C 220d T-Modell BlueTEC

**Motorleistung kW/PS:** 125/170
**Zuladung in kg:** 575
**max. Kofferraumvolumen in l:** 1.510
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,3 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 108 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 34.025,00 €
**Restwert in Prozent*:** 44,2

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
C 300 BlueTEC HYBRID (40.900 €)
**businessrelevante Optionen:**
„Business-Paket" (Audio 20 CD mit Touchpad, aktiver Parkassistent mit Parktronic, Sitzheizung vorne, Sitzkomfortpaket, Regensensor, größerer Kraftstofftank)
„Business-Paket-Plus" (zusätzlich: Garmin Map Pilot, LED-High-Performance Scheinwerfer)

## CLA 180 Coupé

**Motorleistung kW/PS:** 90/122
**Zuladung in kg:** 525
**max. Kofferraumvolumen in l:** 470
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,4 l Super
**Energieeffizienzklasse:** B ($CO_2$: 125 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 24.550,00 €
**Restwert in Prozent*:** 41,6

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## CLA 200 CDI Shooting Brake

**Motorleistung kW/PS:** 100/136
**Zuladung in kg:** 495
**max. Kofferraumvolumen in l:** 1.354
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,1 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A+ ($CO_2$: 108 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 29.025,00 €
**Restwert in Prozent*:** 48,9

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

Basismotorisierung in unserer Marktübersicht ist jeweils der kleinste verfügbare Dieselmotor.

# FLOTTENFAHRZEUGE MERCEDES-BENZ Fortsetzung

## CLS 350d BlueTEC Coupé

**Motorleistung kW/PS:** 190/258
**Zuladung in kg:** 485
**max. Kofferraumvolumen in l:** 475
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,3 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 137 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 52.000,00 €
**Restwert in Prozent*:** 45,2

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## CLS 350d BlueTEC Shooting Brake

**Motorleistung kW/PS:** 190/258
**Zuladung in kg:** 525
**max. Kofferraumvolumen in l:** 1.550
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,6 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 165 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 53.600,00 €
**Restwert in Prozent*:** 47,0

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## E 220 BlueTEC

**Motorleistung kW/PS:** 125/170
**Zuladung in kg:** 535
**max. Kofferraumvolumen in l:** 490
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,4 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A+ ($CO_2$: 118 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 37.300,00 €
**Restwert in Prozent*:** 42,7

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
E 300 BlueTEC HYBRID (44.275 €);
E 200 Natural Gas Drive (40.600 €)
**businessrelevante Optionen:** „Business-Paket" (Comand Online, aktiver Parkassistent mit Parktronic, Sitzheizung vorne, LED Intelligent Light System, Klimatisierungsautomatik Thermotronic, größerer Kraftstofftank)

## E 220 BlueEFFICIENCY Edition T-Modell

**Motorleistung kW/PS:** 125/170
**Zuladung in kg:** 565
**max. Kofferraumvolumen in l:** 1.855
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,5 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A+ ($CO_2$: 125 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 42.150,00 €
**Restwert in Prozent*:** 41,7

**technische Unterschiede zum Basismodell:**
rollwiderstandsoptimierte Reifen, Aerodynamik-Paket, elektrische Servolenkung, längere Hinterachsübersetzung
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
E 300 BlueTEC HYBRID (46.975 €)
**businessrelevante Optionen:**
„Business-Paket" (Comand Online, aktiver Parkassistent mit Parktronic, Sitzheizung vorne, LED Intelligent Light System, Klimatisierungsautomatik Thermotronic, größerer Kraftstofftank)

## GL 350d BlueTEC 4MATIC

**Motorleistung kW/PS:** 190/258
**Zuladung in kg:** 795
**max. Kofferraumvolumen in l:** 2.300
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 7,4 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** B ($CO_2$: 192 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 62.425,00 €
**Restwert in Prozent*:** 59,5

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## GLA 200d CDI

**Motorleistung kW/PS:** 100/136
**Zuladung in kg:** 515
**max. Kofferraumvolumen in l:** 1.235
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,2 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 105 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 27.250,00 €
**Restwert in Prozent*:** 52,3

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

Basismotorisierung in unserer Marktübersicht ist jeweils der kleinste verfügbare Dieselmotor.

## GLE 250 d

**Motorleistung kW/PS:** 150/204
**Zuladung in kg:** 775
**max. Kofferraumvolumen in l:** 2.010
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,4 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A+ ($CO_2$: 140 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 45.350,00 €
**Restwert in Prozent*:** Zum Red. Schluss noch nicht berechenbar

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## S 350 BlueTEC

**Motorleistung kW/PS:** 190/258
**Zuladung in kg:** 700
**max. Kofferraumvolumen in l:** 510
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,5 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 146 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 68.700,00 €
**Restwert in Prozent*:** 47,5

**technische Unterschiede zum Basismodell:** -
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
S 300 BlueTEC HYBRID (68.700 €);
S 400 HYBRID (73.250 €)
**businessrelevante Optionen:** -

## V 220d EDITION kompakt

**Motorleistung kW/PS:** 120/163
**Zuladung in kg:** 750
**max. Kofferraumvolumen in l:** 610
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 5,9 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** A ($CO_2$: 154 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 38.070,00 €
**Restwert in Prozent*:** 53,5

**technische Unterschiede zum Basismodell:**
Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer, Audio 20 CD mit Touchpad, Colorverglasung im Fond, Schwarzglas, Tempmatic zusätzlich im Fond, 7G-TRONIC PLUS inklusive Tempomat,Metalliclackierung, Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem, Dachreling eloxiert
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## Citan WORKER 108 CDI Kastenwagen kompakt

**Motorleistung kW/PS:** 55/75
**Zuladung in kg:** 435
**max. Kofferraumvolumen:** 2,4 m³
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 4,7 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** n.V. ($CO_2$: 123 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 11.990,00 €
**Restwert in Prozent*:** 34,7

**technische Unterschiede zum Basismodell:**
Armlehne mit Staufach, Verzurrösen in den Seitenwänden, Serienlacke nach Wahl
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## Vito WORKER 109 CDI Kastenwagen kompakt

**Motorleistung kW/PS:** 65/88
**Zuladung in kg:** 1.064
**max. Kofferraumvolumen:** 5,5 m³
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** xx l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** n.V. ($CO_2$: 163 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 17.990,00 €
**Restwert in Prozent*:** 39,9

**technische Unterschiede zum Basismodell:**
Lackierung wählbar aus 5 Unilacken, Beifahrersitz Zweisitzer, Elektrik für Anhängersteckdose, Radiovorrüstung mit Antenne und Kabel inkl. Zwei-Wege-Lautsprecher vorne, Trailer Stability Assist (TSA) für mehr Anhängerstabilisierung
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):** -
**businessrelevante Optionen:** -

## Sprinter WORKER 210 CDI Kastenwagen

**Motorleistung kW/PS:** 70/95
**Zuladung in kg:** 1.000
**max. Kofferraumvolumen:** 7,5 m³
**Durchschnittsverbr. je 100 km:** 8,4 l Diesel
**Energieeffizienzklasse:** n.V. ($CO_2$: 221 g/km)

**Netto-Einstiegspreis:** 20.990,00 €
**Restwert in Prozent*:** 41,2

**technische Unterschiede zum Basismodell:**
Radiovorrüstung, Zwei-Wege-Lautsprecher vorne, Beifahrersitz, Zweisitzer, Elektrik für Anhängersteckdose, Serienlacke nach Wahl
**alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):**
316 NGT (38.640 €)
**businessrelevante Optionen:** -

In Kooperation mit SCHWACKE * Forecast bei 36 Monaten Laufzeit und 30.000 km Laufleistung p. a., Händler-EK inkl. MwSt. bezogen aus Basislistenpreis (Stand: 05/2015), Quelle: EurotaxSchwacke.

# Große Auswahl

In der 77. Folge der großen Flottenmanagement-Vergleichsserie setzte sich der **Mazda6 SKYACTIV-D 150 i-ELOOP** bei den Mittelklasse-Limousinen mit Dieselmotor durch.

Der Kostenvergleich basiert wesentlich auf den Full-Service-Leasingraten und den Treibstoffkosten.

*Mazda6 SKYACTIV-D 150 i-ELOOP*

**Flottenmanagement-Vorgabe Mindestausstattung**

- ABS - Antiblockiersystem
- ESP - Elektronisches Stabilitätsprogramm
- Bluetooth-Freisprecheinrichtung
- Klimaanlage
- Navigationssystem
- Nebelscheinwerfer
- Parksensoren vorne und hinten
- Radio CD/MP3
- Rundum-Airbagschutz
- USB-Anschluss

Die Mittelklasse gehört in Deutschland zu den beliebtesten Segmenten. Laut Kraftfahrt-Bundesamt fielen 2014 rund 12 Prozent der Zulassungen auf diese Fahrzeugklasse, die nach Kleinwagen und Kompaktklasse den dritten Platz einnimmt. Im Fuhrpark steht sie direkt nach der Kompaktklasse auf Rang zwei, auch wenn innerhalb der Klasse sicherlich die Karosserievariante Kombi insgesamt häufiger vorkommt. Deutschland bleibt nach wie vor eine Kombi-Nation.

In der Frühzeit des Automobils bezeichnete der Begriff Limousine lediglich ein geschlossenes Fahrzeug. Insbesondere ein aus der französischen Region Limousin stammender besonders luxuriöser Kutschentyp wurde so genannt. Heute im Zeitalter von nahezu überwiegend geschlossenen Fahrzeugen beschreibt die Bezeichnung Limousine den Karosserietyp und unterscheidet ihn beispielsweise von der Variante Kombi. Zu den in unserem Kostenvergleich vorkommenden Fahrzeugen zählen ebenso viertürige Coupés wie der Audi A5 Sportback, der BMW 4er als Gran Coupé, der Mercedes-Benz CLA und der Volkswagen CC. Diese bereichern das Segment Mittelklasse seit 2008 und bieten dem Dienstwagennutzer in seinem Wunsch nach Individualisierung ein größeres Auswahlspektrum beziehungsweise eine Alternative zum klassischen Stufenheck oder sogar zum Kombi. Auch wenn Coupés es schwerer haben, in die Fuhrpark-Car-Policys aufgenommen zu werden, punkten die vorgenannten Modelle durch ihre vier Türen und ihren limousinenhaften Auftritt. Der Repräsentationszweck ist schließlich auch ein wichtiges Kriterium des Dienstwagens in dieser Klasse.

Marc Odinius, Geschäftsführer der Dataforce Verlagsgesellschaft für Businessinformationen mbH, bescheinigt den Mittelklasse-Limousinen im Fuhrpark zwar eine Außenseiterrolle, bestätigt aber, dass beispielsweise die Modelle Audi A4 und A5, der BMW 3er und die Mercedes C-Klasse mit nennenswerten Stückzahlen aufwarten können. Für unseren Vergleich haben wir insgesamt 20 Modelle zusammengetragen – das sind sogar noch drei mehr als im letzten Vergleich in Flottenmanagement 3/2013. Weggefallen

sind seitdem der Honda Accord, der Seat Exeo, der Subaru Legacy sowie der Toyota Avensis. Die Modelle von Honda, Seat und Subaru werden gar nicht mehr beziehungsweise nicht mehr mit Dieselmotor gebaut. Der Toyota Avensis, der unter anderem mit neuem Dieselmotor auf den Markt kommt, konnte bis zu unserem Redaktionsschluss leider noch nicht kalkuliert werden, weil er noch nicht homologiert war. Er ist aber bereits bestellbar. Neu im Vergleich stehen der Jaguar XE, der Infiniti Q50 sowie die oben schon erwähnten Coupéversionen Audi A5, BMW 4er, der Mercedes-Benz CLA sowie der Volkswagen CC. Auch der Opel Insignia ist nun wieder dabei. Die schiere Summe von 20 Modellen zeigt, dass die Stufenheckmodelle eine wesentliche Daseinsberechtigung nicht nur für den deutschen Gesamtmarkt haben, sondern insbesondere auch für den Rest Europas.

Einige der Fahrzeuge starten in neuer Generation in den Vergleich, das sind der Ford Mondeo, der Jaguar XE und der Volkswagen Passat. Die aktuelle Generation der Mercedes-Benz C-Klasse gibt es seit 2014. Der Peugeot 508 wurde im selben Jahr einem Facelift unterzogen. Frisch geliftet stehen der 3er BMW, der Hyundai i40 und der Sieger Mazda6 im Vergleich. Für folgende Fahrzeuge steht ein Modellwechsel an, was sicherlich auch deren im Vergleich zu den jüngeren Modellen insgesamt schlechteres Abschneiden begründet: Die neuen Versionen des Audi A4, KIA Optima sowie Renault Laguna sollen im Herbst 2015 vorgestellt werden. Auch der Citroën C5 und der Opel Insignia stehen vor einer Auffrischung voraussichtlich 2016. Gar nicht im Vergleich kommt die Marke Lexus mit ihrem Mittelklassemodell IS vor, denn die Japaner bieten ihre Baureihen grundsätzlich nur noch mit Benzinmotoren beziehungsweise als Benzin-Hybride an.

Für unseren Kostenvergleich haben wir Ausstattungen vorgegeben, die auch im Fuhrpark aus Sicherheitsgründen, zur Restwertsteigerung beziehungsweise aus Komfortgründen für Vielfahrer in dieser Klasse gerne gewählt werden. Alle Modelle konnten die Mindestausstattungsvorgabe gewährleisten und insgesamt mit einem großen Spektrum an optionalen Sonderausstattungen aller Art aufwarten. Der Citroën C5 stellt in der Ausstattungsvariante „Selection" alle erforderlichen Extras bereit. Das Leistungsspektrum bewegt sich hauptsächlich im Bereich von 100 kW/136 PS bis 110 kW/150 PS, der Jaguar und der Infiniti werden jeweils nur mit höheren Motorisierungen (120 kW/163 PS respektive 125 kW/170 PS) angeboten.

Die weiteren Leistungsdaten zeigen sich relativ homogen, beispielsweise Höchstgeschwindigkeiten zwischen 201 km/h und 220 km/h, die stärker motorisierten Jaguar und Infiniti erreichen 227 km/h beziehungsweise 230 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dauert zwischen 8,4 und 10,9 Sekunden, wobei sich die zwei stärksten Modelle dabei nicht mehr von der Masse abheben. Erfreulicherweise erzielen alle Modelle Einstufungen in die Energieeffizienzklassen „A+" und „A". Doch der Unterschied zwischen den besten und schlechtesten Verbrauchswerten liegt immerhin zwischen 3,7 Liter auf 100 Kilometern (Opel Insignia) und 4,9 Liter auf 100 Kilometern (KIA Optima und Citroën C5). 1,2 Liter Unterschied auf 100 Kilometer sind nicht wenig. Das bedeutet bei einer mittleren Laufleistung von 30.000 Kilometern pro Jahr 30 Euro pro Monat mehr oder weniger allein bei den Kraftstoffkosten. Zudem differieren die Fahrzeuge dadurch in der Reichweite: Durchschnittlich liegt diese bei 1.436 Kilometern, das beste Modell (Opel Insignia) schafft 1.892 Kilometer, das schlechteste mit 1.213 Kilometern mehr als 600 Kilometer weniger.

Auch beim $CO_2$-Ausstoß, der in einigen Flotten eine Rolle bei der Fahrzeugwahl spielt, liegen nur drei Modelle jenseits der magischen 120-g/

*Auf den weiteren Podiumsplätzen folgen punktgleich der Jaguar XE, der Volvo S60 und der Škoda Octavia*

# Mittelklasse-Limousinen mit Dieselmotor

Ein Service von Flottenmanagement

| **Kosten netto in Euro** (bei einer Laufleistung von 36 Monaten ohne Anzahlung), **ab Werk** | | **Mazda**<br>**Mazda6 SKYACTIV-D 150 i-ELOOP**<br>**6-Gang-Schaltgetriebe** | **Jaguar**<br>**XE 20d**<br>**6-Gang-Schaltgetriebe** | **Volvo**<br>**S60 D3**<br>**6-Gang-Schaltgetriebe** | **Škoda**<br>**Octavia 2.0 TDI Green tec**<br>**6-Gang-Schaltgetriebe** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Betriebskosten mtl., inkl. Treibstoffkosten** | | | | | |
| **Schaltgetriebe** | **20.000 km** | 367,56 | 462,02 | 474,05 | 387,88 |
| | **30.000 km** | 455,86 | 547,96 | 563,80 | 472,08 |
| | **50.000 km** | 606,98 | 691,99 | 717,27 | 619,05 |
| **Automatik** | **20.000 km** | 400,53 | 491,01 | 505,93 | 417,14 |
| | **30.000 km** | 500,42 | 581,97 | 602,78 | 508,75 |
| | **50.000 km** | 673,24 | 734,38 | 768,71 | 668,99 |
| **Full-Service-Leasingrate mtl.*** | | | | | |
| **Schaltgetriebe** | **20.000 km** | 301,26 | 397,42 | 409,45 | 318,18 |
| | **30.000 km** | 356,41 | 451,06 | 466,90 | 367,53 |
| | **50.000 km** | 441,23 | 530,49 | 555,77 | 444,80 |
| **Automatik** | **20.000 km** | 318,93 | 421,31 | 436,23 | 340,64 |
| | **30.000 km** | 378,02 | 477,42 | 498,23 | 394,00 |
| | **50.000 km** | 469,24 | 560,13 | 594,46 | 477,74 |
| **Treibstoffkosten mtl.** | | | | | |
| **Schaltgetriebe** | **20.000 km** | 66,30 | 64,60 | 64,60 | 69,70 |
| | **30.000 km** | 99,45 | 96,90 | 96,90 | 104,55 |
| | **50.000 km** | 165,75 | 161,50 | 161,50 | 174,25 |
| **Automatik** | **20.000 km** | 81,60 | 69,70 | 69,70 | 76,50 |
| | **30.000 km** | 122,40 | 104,55 | 104,55 | 114,75 |
| | **50.000 km** | 204,00 | 174,25 | 174,25 | 191,25 |
| **Technische Daten**** | | | | | |
| **Außenmaße (L x B x H) in mm** | | 4.870 x 1.840 x 1.450 | 4.672 x 1.850 x 1.416 | 4.635 x 1.899 x 1.484 | 4.659 x 1.814 x 1.460 |
| **Motorleistung kW/PS** | | 110/150 | 120/163 | 110/150 | 110/150 |
| **Beschleunigung 0–100 km/h** | | 9,1 | 8,4 | 9,0 | 8,5 |
| **Höchstgeschwindigkeit in km/h** | | 210 | 227 | 215 | 219 |
| **Durchschnittsverbr. in l/100 km, Schaltung** | | 3,9 | 3,8 | 3,8 | 4,1 |
| **Durchschnittsverbr. in l/100 km, Automatik** | | 4,8 | 4,1 | 4,1 | 4,5 |
| **Reichweite in km** | | 1.590 | 1.236 | 1.776 | 1.220 |
| **Max. Kofferraumvolumen in l** | | 480 | 455 | 380 | 590 |
| **Zuladung in kg** | | 570 | 626 | 447 | 625 |
| **$CO_2$-Ausstoß in g/km** | | 104 | 99 | 99 | 106 |
| **Energieeffizienzklasse** | | A+ | A+ | A+ | A |
| **Dichte Servicenetz** | | 750 | 59 | 332 | 1.400 |
| **Garantiebedingungen** | | | | | |
| **Fahrzeug** | | 3 Jahre/100.000 km | 3 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre |
| **Lack** | | 3 Jahre | 3 Jahre | 2 Jahre | 3 Jahre |
| **Rost** | | 12 Jahre | 6 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre |
| **Wartung/Inspektion** | | 1 Jahr/20.000 km | 3 Jahre o. km-Begrenzung | 1 Jahr/30.000 km | 2 Jahre/30.000 km |
| **Ausstattungsvariante** | | „Exclusive-Line“ mit Navigationssystem | „E-Performance Pure“ mit Paketen „Sicht“ und „Navigation“ | „Linje Business“ mit Einparkhilfe vorne und hinten und Dual-Xenon-Scheinwerfern | „Elegance“ mit Paket Amundsen und Parksensoren |
| **Listenpreis in Euro** (netto; ohne Sonderausstattung) | | 27.890,76 | 30.672,27 | 26.932,77 | 22.932,77 |

**Plätze 1 bis 3 beziehungsweise alles lieferbar** **Plätze 18 bis 20 beziehungsweise nicht alles lieferbar**

Fortsetzung auf Seite 110

| | Volkswagen CC TDI BMT 4-Sitzer | Mercedes-Benz C 200 BlueTEC | Volkswagen Passat 2.0 TDI BMT 6-Gang-Schaltung | Opel Insignia 2.0 CDTI ecoFLEX Start/Stop | Mercedes-Benz CLA Coupé 200 CDI | Ford Mondeo 2,0-TDCi ECOnetic |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6-Gang-Schaltgetriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| | | | | | | |
| | 409,27 | 515,06 | 422,26 | 388,94 | 517,97 | 355,88 |
| | 507,16 | 611,13 | 514,04 | 469,65 | 611,35 | 444,32 |
| | 675,13 | 773,9 | 672,32 | 610,01 | 770,62 | 597,57 |
| | 447,84 | 555,88 | 457,38 | – | 564,88 | – |
| | 552,33 | 658,59 | 558,09 | – | 663,92 | – |
| | 731,94 | 832,08 | 732,42 | – | 832,03 | – |
| | | | | | | |
| | 332,77 | 448,76 | 350,86 | 326,04 | 449,97 | 286,18 |
| | 392,41 | 511,68 | 406,94 | 375,30 | 509,35 | 339,77 |
| | 483,88 | 608,15 | 493,82 | 452,76 | 600,62 | 423,32 |
| | 362,84 | 487,88 | 377,48 | – | 496,88 | – |
| | 424,83 | 556,59 | 438,24 | – | 561,92 | – |
| | 519,44 | 662,08 | 532,67 | – | 662,03 | – |
| | | | | | | |
| | 76,50 | 66,30 | 71,40 | 62,90 | 68,00 | 69,70 |
| | 114,75 | 99,45 | 107,10 | 94,35 | 102,00 | 104,55 |
| | 191,25 | 165,75 | 178,50 | 157,25 | 170,00 | 174,25 |
| | 85,00 | 68,00 | 79,90 | – | 68,00 | – |
| | 127,50 | 102,00 | 119,85 | – | 102,00 | – |
| | 212,50 | 170,00 | 199,75 | – | 170,00 | – |
| | | | | | | |
| | 4.802 x 1.855 x 1.421 | 4.686 x 1.810 x 1.442 | 4.767 x 1.832 x 1.456 | 4.842 x 1.856 x 1.498 | 4.630 x 1.777 x 1.432 | 4.871 x 1.911 x 1.482 |
| | 103/140 | 100/136 | 110/150 | 103/140 | 100/136 | 110/150 |
| | 9,8 | 9,7 | 8,5 | 10,5 | 9,9 | 9,4 |
| | 214 | 218 | 220 | 205 | 220 | 215 |
| | 4,5 | 3,9 | 4,2 | 3,7 | 4,0 | 4,1 |
| | 5,0 | 4,0 | 4,7 | – | 4,0 | – |
| | 1.556 | 1.692 | 1.610 | 1.892 | 1.250 | 1.293 |
| | 532 | 450 | 586 | 500 | 470 | 383 |
| | 495 | 570 | 620 | 537 | 505 | 682 |
| | 119 | 99 | 122 | 98 | 104 | 107 |
| | A | A+ | A | A+ | A+ | A+ |
| | 2.000 | 1.000 | 2.000 | 1.700 | 1.000 | 1.763 |
| | | | | | | |
| | 2 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre |
| | 3 Jahre | 3 Jahre | 3 Jahre | 2 Jahre | 3 Jahre | 2 Jahre |
| | 12 Jahre | 30 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre | 30 Jahre | 12 Jahre |
| | 2 Jahre/30.000 km | 1 Jahr/25.000 km | 2 Jahre/30.000 km | 1 Jahr/30.000 km | 1 Jahr/25.000 km | 1 Jahr/20.000 km |
| | „Trendline“ mit Paket Business, Geschwindigkeitsregelanlage, Navigation Discover, Parkpilot, Nebelscheinwerfern | Basis mit Paket Business, LED-Scheinwerfern und Tempomat | „Trendline“ mit Paket Business, Geschwindigkeitsregelanlage, Navigation Discover, Parkpilot, Nebelscheinwerfern | „Business Edition“ mit Nebelscheinwerfern | Basis mit Flottenpaket, Geschwindigkeitsregelanlage, Nebelscheinwerfern und Klimaautomatik | Grundausstattung mit Paket Business |
| | | | | | | |
| | 29.012,61 | 30.625,00 | 25.630,25 | 23.449,58 | 28.525,00 | 25.630,25 |

** Kalkulation erfolgte über den ALD Automotive Online, den Leasingkonfigurator für Geschäftskunden, bei einer Laufzeit von 36 Monaten ohne Anzahlung.*
*** Herstellerangaben.*

# Mittelklasse-Limousinen mit Dieselmotor

Ein Service von Flottenmanagement

| **Kosten netto in Euro** (bei einer Laufleistung von 36 Monaten ohne Anzahlung), **ab Werk** | | **Peugeot 508 BlueHDi 150 Stop&Start 6-Gang-Schaltgetriebe** | **Audi A4 2.0 TDI 6-Gang-Schaltgetriebe** | **BMW 318d 6-Gang-Schaltgetriebe** | **BMW 418d Gran Coupé 6-Gang-Schaltgetriebe** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Betriebskosten mtl., inkl. Treibstoffkosten** | | | | | |
| Schaltgetriebe | 20.000 km | 367,79 | 428,98 | 464,63 | 500,11 |
| | 30.000 km | 458,09 | 529,18 | 559,30 | 599,88 |
| | 50.000 km | 613,19 | 701,67 | 721,51 | 769,69 |
| Automatik | 20.000 km | – | 453,93 | 485,72 | 524,57 |
| | 30.000 km | – | 557,18 | 582,54 | 628,64 |
| | 50.000 km | – | 734,32 | 747,62 | 805,34 |
| **Full-Service-Leasingrate mtl.*** | | | | | |
| Schaltgetriebe | 20.000 km | 301,49 | 352,48 | 388,13 | 423,61 |
| | 30.000 km | 358,64 | 414,43 | 444,55 | 485,13 |
| | 50.000 km | 447,44 | 510,42 | 530,26 | 578,44 |
| Automatik | 20.000 km | – | 375,73 | 409,22 | 448,07 |
| | 30.000 km | – | 439,88 | 467,79 | 513,89 |
| | 50.000 km | – | 538,82 | 556,37 | 614,09 |
| **Treibstoffkosten mtl.** | | | | | |
| Schaltgetriebe | 20.000 km | 66,30 | 76,50 | 76,50 | 76,50 |
| | 30.000 km | 99,45 | 114,75 | 114,75 | 114,75 |
| | 50.000 km | 165,75 | 191,25 | 191,25 | 191,25 |
| Automatik | 20.000 km | – | 78,20 | 76,50 | 76,50 |
| | 30.000 km | – | 117,30 | 114,75 | 114,75 |
| | 50.000 km | – | 195,50 | 191,25 | 191,25 |
| **Technische Daten**** | | | | | |
| **Außenmaße (L x B x H) in mm** | | 4.830 x 1.828 x 1.456 | 4.701 x 1.826 x 1.427 | 4.624 x 1.811 x 1.428 | 4.638 x 1.825 x 1.389 |
| **Motorleistung kW/PS** | | 110/150 | 110/150 | 105/143 | 105/143 |
| **Beschleunigung 0–100 km/h** | | 8,9 | 9,2 | 9,0 | 8,6 |
| **Höchstgeschwindigkeit in km/h** | | 210 | 216 | 212 | 215 |
| **Durchschnittsverbr. in l/100 km, Schaltung** | | 3,9 | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| **Durchschnittsverbr. in l/100 km, Automatik** | | – | 4,6 | 4,5 | 4,5 |
| **Reichweite in km** | | 1.876 | 1.400 | 1.213 | 1.266 |
| **Max. Kofferraumvolumen in l** | | 515 | 480 | 480 | 480 |
| **Zuladung in kg** | | 550 | 475 | 575 | 520 |
| **$CO_2$-Ausstoß in g/km** | | 101 | 119 | 114 | 110 |
| **Energieeffizienzklasse** | | A+ | A | A | A |
| **Dichte Servicenetz** | | 846 | 1.376 | 733 | 733 |
| **Garantiebedingungen** | | | | | |
| **Fahrzeug** | | 2 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre |
| **Lack** | | 3 Jahre | 3 Jahre | 3 Jahre | 3 Jahre |
| **Rost** | | 12 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre |
| **Wartung/Inspektion** | | 2 Jahre/30.000 km | 2 Jahre/30.000 km | nach Serviceanzeige | nach Serviceanzeige |
| **Ausstattungsvariante** | | „Active“ mit den Paketen Navigation und Telematik, City | Attraction mit Paket Infotainment, Einparkhilfe plus und Geschwindigkeitsregel-anlage | Grundausstattung mit Geschwindigkeitsrege-lung, Navigationssystem Business, Parksensoren vorn und hinten | Grundausstattung mit Geschwindigkeitsrege-lung, Navigationssystem Business, Parksensoren vorn und hinten |
| **Listenpreis in Euro** (netto; ohne Sonderausstattung) | | 26.680,67 | 28.277,31 | 28.361,34 | 31.344,54 |

Plätze 1 bis 3 beziehungsweise alles lieferbar

Plätze 18 bis 20 beziehungsweise nicht alles lieferbar

| | Audi<br>A5<br>2.0 TDI<br>6-Gang-Schaltgetriebe | Infiniti<br>Q50 2.2D 6MT<br>6-Gang-Schaltgetriebe | Hyundai<br>i40<br>blue 1.7 CRDi<br>6-Gang-Schaltgetriebe | Citroën<br>C5 140 HDi<br>6-Gang-Schaltgetriebe | Renault<br>Laguna<br>dCi 150 Start&Stop eco2<br>6-Gang-Schaltgetriebe | KIA<br>Optima<br>1.7 CRDi Eco Dynamics<br>6-Gang-Schaltgetriebe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | 506,19 | 601,30 | 349,37 | 358,29 | 446,82 | 435,57 |
| | 614,83 | 713,11 | 437,38 | 452,12 | 539,65 | 534,23 |
| | 801,32 | 905,82 | 590,23 | 616,12 | 702,02 | 706,94 |
| | 524,91 | 646,77 | – | – | – | – |
| | 636,60 | 767,81 | – | – | – | – |
| | 827,73 | 977,04 | – | – | – | – |
| | | | | | | |
| | 429,69 | 526,50 | 269,47 | 274,99 | 370,32 | 352,27 |
| | 500,08 | 600,91 | 317,53 | 327,17 | 424,90 | 409,28 |
| | 610,07 | 718,82 | 390,48 | 407,87 | 510,77 | 498,69 |
| | 446,71 | 565,17 | – | – | – | – |
| | 519,30 | 645,41 | – | – | – | – |
| | 632,23 | 773,04 | – | – | – | – |
| | | | | | | |
| | 76,50 | 74,80 | 79,90 | 83,30 | 76,50 | 83,30 |
| | 114,75 | 112,20 | 119,85 | 124,95 | 114,75 | 124,95 |
| | 191,25 | 187,00 | 199,75 | 208,25 | 191,25 | 208,25 |
| | 78,20 | 81,60 | – | – | – | – |
| | 117,30 | 122,40 | – | – | – | – |
| | 195,50 | 204,00 | – | – | – | – |
| | | | | | | |
| | 4.718 x 1.854 x 1.382 | 4.790 x 1.920 x 1.445 | 4.740 x 1.815 x 1.470 | 4.779 x 1.860 x 1.456 | 4.695 x 1.811 x 1.445 | 4.845 x 1.830 x 1.455 |
| | 110/150 | 125/170 | 100/136 | 103/140 | 110/150 | 100/136 |
| | 9,4 | 8,7 | 10,6 | 10,8 | 9,5 | 10,3 |
| | 212 | 231 | 201 | 207 | 210 | 202 |
| | 4,5 | 4,4 | 4,7 | 4,9 | 4,5 | 4,9 |
| | 4,6 | 4,8 | – | – | – | – |
| | 1.400 | 1.681 | 1.489 | 1.449 | 1.466 | 1.372 |
| | 480 | 500 | 503 | 467 | 450 | 505 |
| | 475 | 635 | 523 | 616 | 532 | 475 |
| | 119 | 114 | 124 | 129 | 118 | 128 |
| | A | A+ | A | A | A | A |
| | 1.376 | 6 | 469 | 747 | 1.134 | 533 |
| | | | | | | |
| | 2 Jahre | 3 Jahre/100.000 km | 5 Jahre | 2 Jahre | 2 Jahre | 7 Jahre/150.000 km |
| | 3 Jahre | 3 Jahre | 5 Jahre | 3 Jahre | 2 Jahre | 5 Jahre |
| | 12 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre | 12 Jahre |
| | 2 Jahre/ 30.000 km | 1 Jahr/25.000 km | 1 Jahr/30.000 km | 2 Jahre/30.000 km | 2 Jahre/30.000 km | 2 Jahre/30.000 km |
| | „Attraction“ mit Paket Infotainment, Einparkhilfe plus und Geschwindigkeitsregel-anlage | Basisversion mit Navigation und Komfortpaket | „Style“ mit Navigations-system und Paket Plus | „Selection“ | „Limited“ mit Paketen Deluxe und Bi-Xenon | „Edition 7“ mit Navigationspaket |
| | | | | | | |
| | 30.966,39 | 30.420,17 | 24.369,75 | 26.504,20 | 23.521,01 | 25.537,82 |

** Kalkulation erfolgte über den ALD Automotive Online, den Leasingkonfigurator für Geschäftskunden, bei einer Laufzeit von 36 Monaten ohne Anzahlung.*
*** Herstellerangaben.*

## Sonderwertung Reichweite in Kilometern

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Opel Insignia | 1.892 |
| 2. | Peugeot 508 | 1.876 |
| 3. | Volvo S60 | 1.776 |
| 4. | Mercedes-Benz C-Klasse | 1.692 |
| 5. | Infiniti Q50 | 1.687 |
| 6. | Volkswagen Passat | 1.610 |
| 7. | Mazda6 | 1.590 |
| 8. | Volkswagen CC | 1.556 |
| 9. | Hyundai i40 | 1.489 |
| 10. | Renault Laguna | 1.466 |
| 11. | Citroën C5 | 1.449 |
| 12. | Audi A4 | 1.400 |
| | Audi A5 | 1.400 |
| 14. | KIA Optima | 1.372 |
| 15. | Ford Mondeo | 1.293 |
| 16. | BMW 4er | 1.266 |
| 17. | Mercedes-Benz CLA | 1.250 |
| 18. | Jaguar XE | 1.236 |
| 19. | Škoda Octavia | 1.220 |
| 20. | BMW 3er | 1.213 |

## Sonderwertung maximales Ladevolumen in Litern

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Škoda Octavia | 590 |
| 2. | Volkswagen Passat | 586 |
| 3. | Volkswagen CC | 532 |
| 4. | Peugeot 508 | 515 |
| 5. | KIA Optima | 505 |
| 6. | Hyundai i40 | 503 |
| 7. | Opel Insignia | 500 |
| 8. | Infiniti Q50 | 500 |
| 9. | Audi A4 | 480 |
| | Audi A5 | 480 |
| | BMW 3er | 480 |
| | BMW 4er | 480 |
| | Mazda6 | 480 |
| 14. | Mercedes-Benz CLA | 470 |
| 15. | Citroën C5 | 467 |
| 16. | Jaguar XE | 455 |
| 17. | Renault Laguna | 450 |
| | Mercedes-Benz C-Klasse | 450 |
| 19. | Ford Mondeo | 383 |
| 20. | Volvo S60 | 380 |

## Sonderwertung maximale Zuladung in Kilogramm

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ford Mondeo | 682 |
| 2. | Infiniti Q50 | 635 |
| 3. | Jaguar XE | 626 |
| 4. | Škoda Octavia | 625 |
| 5. | Volkswagen Passat | 620 |
| 6. | Citroën C5 | 616 |
| 7. | BMW 3er | 575 |
| 8. | Mazda6 | 570 |
| | Mercedes-Benz C-Klasse | 570 |
| 10. | Peugeot 508 | 550 |
| 11. | Opel Insignia | 537 |
| 12. | Renault Laguna | 532 |
| 13. | Hyundai i40 | 523 |
| 14. | BMW 4er | 520 |
| 15. | Mercedes-Benz CLA | 505 |
| 16. | Volkswagen CC | 495 |
| 17. | Audi A4 | 475 |
| | Audi A5 | 475 |
| | KIA Optima | 475 |
| 20. | Volvo S60 | 447 |

km-Grenze, vier Modelle unterbieten vorbildlicherweise sogar die 100-g/km-Grenze. Diesmal werten wir auch den Durchschnittsverbrauch der Automatikversionen, da bei 12 von 20 Modellen eine solche wählbar ist. Die Verbrauchsdifferenz liegt bei einem Liter zwischen dem Erst- und dem Letzplatzierten. Die gleichauf günstigsten Modelle von Mercedes-Benz verbrauchen übrigens sowohl mit Schaltgetriebe als auch mit der 7-G-Tronic-Automatik durchschnittlich 4,0 Liter auf 100 Kilometer. Große Unterschiede gibt es außerdem bei den Listenpreisen. Legt man für den Škoda Octavia 2.0 Green tec ohne Sonderausstattung lediglich 22.932,77 Euro netto auf den Tisch, kostet der BMW 418 Gran Coupé als teuerstes Modell im Vergleich 31.344,54 Euro netto und damit mehr als 8.400 Euro netto mehr. Das macht schon etwas aus bei der 1-Prozent-Versteuerung, die sich am Listenpreis orientiert. Der Durchschnittspreis aller Modelle liegt bei 27.515,48 Euro. Und genau die Hälfte der Modelle liegt preislich darunter.

Da die Limousinenform die Fahrzeuge nicht gerade als Lademeister prädestiniert, spielen die Ladedaten eher eine untergeordnete Rolle. Dennoch können sie wahlentscheidend sein, denn ein Dienstwagen muss sich auch für die private Nutzung als praktisch erweisen und möglicherweise das Gepäck einer Familie aufnehmen können. Wir haben lediglich den Stauraum bis zu den Rücksitzen gewertet. Sollte es eine Durchladefunktion oder umklappbare Rücksitze geben, erhöht sich selbstverständlich die Ladeflexibilität. Zwischen dem Modell mit dem meisten Stauraum und dem mit dem geringsten liegen in unserer Wertung 210 Liter Differenz. Das bedeutet, dass der Škoda Octavia über ein um 55 Prozent größeres Kofferraumvolumen im Vergleich zum Letztplatzierten verfügt. Mit den Volkswagen-Modellen Passat und CC folgen zwei weitere Konzernfahrzeuge auf den Podiumsplätzen. Bei der Zuladung reicht die Bandbreite von 447 Kilogramm bis 686 Kilogramm. Hier belegen der Ford Mondeo, der Infiniti Q50 und der Jaguar XE die ersten drei Plätze. Schwere Lasten werden sich allerdings in den Kofferraum einer Limousine durch die höhere Ladekante nicht sehr bequem einladen lassen.

Ein wesentliches Entscheidungskriterium bei der Wahl des Dienstwagens neben Marke und Modell ist die Full-Service-Leasingrate. Die durchschnittliche Rate für die mittlere Laufleistung von 30.000 Kilometern pro Jahr liegt für die manuellen Getriebeversionen bei 423 Euro. Im Vergleich punkten der Hyundai i40, der Citroën C5 sowie Ford Mondeo, deren Full-Service-Raten zum Beispiel bei dieser Laufleistung rund 70 bis 83 Euro darunter liegen. Aufgrund guter Verbrauchswerte verteidigen diese Modelle auch ihre Führungspositionen in den Gesamtbetriebskosten. Wer also Wert auf günstige Betriebskosten legt, sollte nicht nur die ersten Plätze unseres Vergleichs betrachten, sondern gezielt nach den grünen Wertungen der Betriebskosten schauen. Die Werte der Siegermodelle liegen hier auch nur rund 15 Euro auseinander. Für alle Modelle gibt es bei ähnlicher Motorisierung oder anderer Ausstattungsvariante auch ein Automatikgetriebe. Damit aber eine Vergleichbarkeit gewährleistet bleibt, nehmen wir nur bei den Modellen das Automatikgetriebe mit auf, bei denen es in der gleichen Ausstattungsvariante und Motorisierung kalkulierbar ist. Die Nichtverfügbarkeit schlägt dann leider gleich mit Rot zu Buche. Bei den Werten für die Automatikvarianten gewinnen der Mazda6, der Škoda Octavia sowie der Volkswagen CC sowohl durch ihre günstigen Full-Service-Raten als auch durch die guten Gesamtbetriebskosten.

## Sonderwertung durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch in l/100 km, Automatikgetriebe

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Mercedes-Benz C-Klasse | 4,0 |
| | Mercedes-Benz CLA | 4,0 |
| 3. | Jaguar XE | 4,1 |
| | Volvo S60 | 4,1 |
| 5. | Skoda Octavia | 4,5 |
| | BMW 3er | 4,5 |
| | BMW 4er | 4,5 |
| 8. | Audi A4 | 4,6 |
| | Audi A5 | 4,6 |
| 10. | Volkswagen Passat | 4,7 |
| 11. | Mazda6 | 4,8 |
| | Infiniti Q50 | 4,8 |
| 12. | Volkswagen CC | 5,0 |

Nimmt man sich den letzten Kostenvergleich Mittelklasse-Limousinen mit Dieselmotor vor, den wir vor genau zwei Jahren veröffentlicht haben, so lassen sich beim Schaltgetriebe Betriebskostenunterschiede von rund 135 Euro feststellen, die zwischen dem Wert des damals brandneu in der dritten Generation vorgestellten Mazda6 und dem heutigen Wert des aktuellen Modells liegen. Es sind aber nur zum Teil die seitdem gesunkenen Kraftstoffkosten. Stärker zu Buche schlägt, dass im Februar 2015 – also bereits zwei Jahre nach Einführung der neuen Generation – ein facegelifteter Mazda6 zu den Händlern kam, der mit frischem Äußeren und überarbeiteter Motortechnologie punktet. Das macht sich durch bessere Leasingraten, in die wiederum der bessere Restwert fließt, bemerkbar.

Mit den meisten grünen und keinen roten Wertungen können wir dann nun den Mazda6 zum Gesamtsieger küren, gefolgt von den drei Zweitplatzierten Jaguar XE, Volvo S60 und Škoda Octavia, die mit vielen Podiumsplätzen und wenig schlechten Wertungen punkten können. Die Erstgenannten liegen zwar mit allen Leasing- und Betriebskosten im neutralen Mittelfeld, können aber gute Verbrauchswerte aufweisen, die ihnen viele grüne Balken bei den Kraftstoffkosten, der Reichweite und dem $CO_2$-Ausstoß einbringen. Hier zeigt sich außerdem, dass auch Premiummodelle, als die der Jaguar XE und der Volvo S60 gelten, nicht zwingend teuer sein müssen, wenn man wie hier im Kostenvergleich die Betriebskosten als Maßstab ansetzt.

## So haben wir gewertet

*Der Fokus der Bewertung liegt auf den Leasing-, Betriebs- und Treibstoffkosten. Die jeweils drei günstigsten Fahrzeuge erhalten eine grüne, die jeweils drei teuersten eine rote Markierung. Ebenfalls in die Grün-Rot-Bewertung fließen neben den Ladungsdaten wie Zuladung und dem Kofferraumvolumen der Durchschnittsverbrauch, der $CO_2$-Ausstoß sowie die Reichweite mit ein, da auch dies wichtige Kriterien für die Nutzung in der Flotte sind. Gleiches gilt für die Dichte des Servicenetzes, denn das entscheidet, wie lange das Fahrzeug im Falle einer Panne oder des normalen Services nicht zur Verfügung steht. Signifikante Abweichungen bei der Garantiezeit oder des Inspektionsintervalls haben wir ebenso bewertet wie das Nichterfüllen der Mindestausstattung. Auch der Listenpreis ist ein Kriterium, entscheidet dieser doch über die steuerliche Belastung bei der Ein- Prozent-Regelung. Alle anderen angegebenen Werte dienen nur der Information.*

# And the winner is ...

## Mazda6 SKYACTIV-D 150 i-ELOOP

# Zurück zum Kult

Der neue Renault Twingo hat das Zeug, seinen Urahn in Sachen Kultfaktor zu beerben. Der Kleinstwagen mit Hinterradantrieb und Motor unterhalb des Kofferraums ist clever und cool. Flottenmanagement war mit der Sauger-Version unterwegs.

*Das verspielte Interieur gehört zum Konzept des Twingo*

Von wegen, es gibt keine Saugbenziner mehr. Renault setzt sie ein. Er hockt zum Beispiel im Heckabteil des Twingo, sirrt das Dreizylinder-Lied und setzt 71 PS frei. Kein Überfliegerwert, aber genug, um den 940 kg-Cityflitzer schwungvoll in Bewegung zu bringen. Laut Papier benötigt der Einliter zwar 14,5 Sekunden, um aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen, aber in der Praxis wirkt er viel quirliger. Und wendig: Nur achteinhalb Meter nimmt der Franzose in Anspruch, um eine 180 Grad-Kehrt hinzulegen – das ist nun einmal der Vorteil eines Hecktrieblers. Außerdem sorgt die knappe Außenlänge von 3,60 Metern für problemloses Parken. Doch man kann mit ihm auch ohne Verdruss lange Strecken zurücklegen. Das Platzangebot geht in Ordnung, und die Sitze sind durchaus okay. Gegen 327 Euro netto zusätzlich ist sogar ein Tempomat inklusive Spurhaltewarner lieferbar.

Peppige Farben und eine modern-verspielte Innenraumarchitektur machen Lust auf den kleinen Stadtfloh, der auf Wunsch auch richtig erwachsen daherkommen kann mit der vollen Sicherheitsausrüstung, Klimaautomatik und Sitzheizung. Gegen faire 831 Euro Aufpreis spendiert der Hersteller Parkpiepser, Rückfahrkamera sowie umfangreiche Multimedia-Funktionen samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Online-Anbindung wie Audio- und Fotostreaming. Außerdem umfasst das Package eine integrierte TomTom-Navigation, die schnell rechnet und präzise lotst. Mit einem Grundpreis von 8.141 Euro netto gehört der Twingo zu den attraktiven Budget-Lösungen auf dem Markt. Und mit einem gemittelten NEFZ von 4,2 Litern (Version mit Start-Stopp-System) ist der Einsteiger-Renault nicht nur günstig in der Anschaffung, sondern lässt sich auch preiswert betreiben.

## Renault Twingo 1.0

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Dreizyl.-Otto/999** |
| kW (PS) bei U/min: | **52 (71) bei 6.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **91 Nm bei 2.850** |
| Getriebe: | **5-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/95 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **14,5/151** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **4,2 l/833 km (35 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **420/188-980** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **15/16/18** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **ab 8.141 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **k.A.** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Citroën hat dem DS3 inzwischen den 120 PS starken Euro 6-Diesel verpasst. Flottenmanagement war mit dem stylischen Kleinwagen unterwegs, mit dem man problemlos auf die Langstrecke gehen kann.

# LEISTUNGS-PLUS

Für uns Citroën-Fans ist Umdenken angesagt: Denn DS wird zu einer eigenen Marke. Eigentlich ist es schon so weit, doch bis diese Umstellung in Europa ankommt, wird noch einige Zeit vergehen. Wie dem auch sei, der Kleinwagen DS3 mit seinem modischen Auftritt trägt noch immer den Doppelwinkel und ist alles andere als eine mobile Einkaufstasche. Vor allem mit dem neuen Euro 6-Diesel (120 PS) an Bord wird der 3,95 lange Stadtflitzer zur vollwertigen Alternative auch für längere Reisen. Die Sitze bestechen mit exzellentem Komfort – sie sind großzügig geschnitten und angenehm gepolstert.



Außerdem erfreut der DS3 mit einem ansehnlichen Raumangebot, das sogar hochgewachsene Fondpassagiere zufrieden dreinschauen lässt dank wohldosierter Bein- und Kopffreiheit.

Doch nun zum neuen Aggregat. Der 1,6-Liter unterscheidet sich in der Charakteristik grundsätzlich nicht von den älteren Ausbaustufen – verfügt aber jetzt über eine etwas höhere Leistung (plus 10 PS) als früher. Die verleiht dem Fronttriebler ein dynamisches Naturell – den Standardsprint gibt der Hersteller mit 9,4 Sekunden an. Doch auch in puncto Elastizität kann sich der 285 Nm freisetzende Vierzylinder sehen lassen und rennt selbst im großen Gang willig Autobahnsteigungen hinauf. Dabei bleibt er mit 3.6 Litern im gemittelten NEFZ erfreulich sparsam. Moderne Technologien wie die optisch herausgeputzten Scheinwerfer aus einer Mischung von LED und Xenon machen den Kleinwagen zu einer interessanten Alternative. Ab 20.495 Euro (netto) ist die starke HDI-Version zu haben und bietet frei Haus bereits Radioanlage sowie Tempomat. Das Bildschirm-Navigationssystem schlägt mit 747 Euro netto extra zu Buche. Und für Luxus-Liebhaber gibt es gegen 831 Euro (netto) Aufpreis sportiv-noble Ledersessel.

*Feine Klavierlack-Oberflächen verleihen dem DS3 einen Premium-Touch*

## Citroën DS3 BlueHDI120

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.560** |
| kW (PS) bei U/min: | **88 (120) bei 3.500** |
| Drehmoment bei U/min: | **285 Nm bei 1.750** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/94 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,4/190** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **3,6 l/1.250 km (45 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **508/285** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **15/19/20** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **ca. 17%** |
| Dieselanteil: | **ca. 31%** |
| Basispreis (netto): | **ab 20.495 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **405,50/0,16 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

*Der Golf GTD vereint Performance, Sparsamkeit und eben Nützlichkeit*

# Express-Variante

Volkswagen verleiht ab sofort auch dem Golf Variant auf Wunsch das traditionelle Kürzel „GTD". Dann stehen 184 PS sparsamen 4,4 Litern NEFZ gegenüber. Flottenmanagement hat bereits erste Runden mit dem Powerdiesel gedreht.

Der Kenner muss nur einen knappen Blick in den Innenraum werfen und weiß, was Sache ist: Jawohl, der GTI hatte seit seiner Geburt stets die karierten Sportsitze – der GTD natürlich auch. Früher, mit 70 PS, war der sportive Selbstzünder eher ein zahnloser Tiger, doch mit den 184 Pferdchen des neuzeitlichen Zweiliter-Diesels kann man schon etwas anfangen. So reagiert der kräftige Golf bissig und kann bei forciertem Gaseinsatz auch noch im zweiten Gang die Räder durchdrehen lassen – alle Achtung! Doch es geht gar nicht darum, immer einen heißen Reifen auf den Asphalt zu legen, man kann die Kraftreserven auch im Stillen genießen. Zum Beispiel beim schaltfaulen Dahingleiten. So surft der Fahrer auf einer wuchtigen Drehmomentwelle von 380 Nm, deren Scheitelpunkt bei 1.750 Touren erreicht wird und erst jenseits von 3.250 Umdrehungen wieder abebbt – mehr Drehzahl braucht man nicht.

Die dezenten Sportsessel verfügen übrigens nicht nur über ein schönes Muster und ausgeprägte Seitenwangen, sondern muten auch recht komfortabel an. Schließlich möchte man mit dem Allrounder auch mal weite Reisen bestreiten. Gar kein Problem, zumal auch die Tankstopp-Intervalle beachtlich sind. Denn bei einem gemittelten NEFZ von 4,4 sowie einem Tankinhalt von 50 Litern sind über 1.100 Kilometer Reichweite ein Kinderspiel. Und das Fahrwerk ist trotz 15 Millimeter Tieferlegung noch immer gutmütig zu den Passagieren und rüttelt sie keineswegs über Gebühr durch. Ab netto 26.869 Euro ist der Golf Variant GTD zu haben. Für den Kurs gibt es Klimaautomatik, Parksensoren, Radio und Xenonlicht. Gegen 512 Euro netto (Businesspaket) erhält der Kunde eine Bluetooth-Freisprechanlage und Tempomat. Für das Navigationssystem werden 424 Euro (netto) Aufpreis fällig.

## Volkswagen Golf Variant GTD

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.968** |
| kW (PS) bei U/min: | **135 (184) bei 3.500-4.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **380 Nm bei 1.750-3.250** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/115 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **7,9/231** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **4,4 l/1.136 km (50 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **600/605-1.620** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **16/21/24** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **26.869 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **534,21/0,21 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

*Ein prall mit Knöpfchen gefülltes Lenkrad zeigt: Es gibt viel zu bedienen im XE (re.)*

# Katze aus dem Sack

Mit dem Jaguar XE bekommt die Katzenfamilie Zuwachs und kann dank volumenstarker Mittelklasse hoffentlich bald richtig durchstarten. Flottenmanagement war mit den beiden Vierzylindern der Benzin- und Diesel-Fraktion unterwegs.

Nach Land Rover haben die Briten nun auch Jaguar angefasst und sind dabei, ihr Modellprogramm gründlich zu renovieren. Endlich kommen die Insulaner wieder mit einer ausdrucksstarken Mittelklasse, um auch weniger betuchte Kunden ins Boot zu holen. Doch damit keine Missverständnisse verstehen: Das Segment ist schon lange hoch anspruchsvoll und hat mit Budget-Automobilität wenig zu tun. Flottenmanagement hat die hierzulande als ausgemacht geltende Volumenversion probegefahren – sie trägt einen neu entwickelten, zwei Liter großen Dieselmotor mit 163 respektive 180 PS unter dem Blech. Erste Runden mit der stärkeren Variante in Verbindung mit dem leichtgängig schaltbaren Sechsgang-Getriebe haben gezeigt, dass der Vierzylinder eine wohl komponierte Mischung aus sportlicher Tugend und anspruchsvollem Fahrkomfort darstellt.

Der neue Hecktriebler, der übrigens zu 75 Prozent aus Alu besteht, hat auch innen eine ganze Menge verbesserter Features zu bieten. Dazu gehört beispielsweise das komplett überarbeitete Infotainment-System, zu der auch ein ebenso präzise wie schnell arbeitendes Navigationsgerät gehört. Außerdem kann sich die Verarbeitungsqualität sehen lassen; darüber hinaus gibt es feine Stühle, die auch gerade für eine häufig weit fahrende Zielgruppe vielversprechend erscheint. Wer mit Selbstzündern nichts anfangen kann und nicht so genau auf die Tankkosten achten muss, sollte den Zweiliter-Turbobenziner einmal ausprobieren. Der kultiviert laufende Otto wartet in der kräftigeren Ausbaustufe mit 240 PS auf und erfreut daher mit satten Kraftreserven. Die Preise starten bei moderaten 30.630 Euro (netto). Für beide Diesel – 163 und 180 PS – werden jeweils 30.672 Euro netto fällig. Bestechend an der schwächeren Variante sind die 99g $CO_2$/km.

## Jaguar XE 20d

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.999** |
| kW (PS) bei U/min: | **132 (180) bei 4.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **430 Nm bei 1.750-2.500** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/109 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **7,8/231** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **4,2 l/1.333 km (56 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **570/415-830** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **k.A.** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **47%** |
| Basispreis (netto): | **30.672 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **553,32/0,22 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# Lade und performe

Mit dem 308 GT SW hat Peugeot einen feinen Kompakt-Langstreckler in Übergröße und dezentem Sportgewand installiert. Dennoch ist der Franzose komfortabel und sparsam. Flottenmanagement war mit dem Kombi unterwegs.

Es muss ja nicht jeder wissen, dass unter der Haube seines fahrbaren Untersatzes ein paar Pferdchen mehr stecken. Beim Peugeot 308 GT SW ist das zwar der Fall, aber an die große Glocke hängt der übergroße Kompakte es nicht. Das GT-Logo auf dem Kühlergrill ist betont dezent, und die Schwellerzierleisten in schwarzer Lackierung fallen wirklich nur dem Kenner auf, gleiches gilt für die zurückhaltenden Auspuffendrohre. Und schicke Alus gehören heute ohnehin zum guten Ton auch bei schwächeren Fahrzeugen. Apropos schwach und stark: Wie viel Power pumpt der Zweiliter-Diesel überhaupt in den Antriebsstrang? Immerhin 181 PS leistet der kultiviert laufende Vierzylinder, damit wird er zwar nicht gerade zum König der Autobahn, bietet aber doch überzeugende Kraftreserven für die Überholspur – und genau diesen Sicherheitsvorprung genießen seine Eigner.

So zieht der schlichte Franzose souverän im großen Gang am Lkw vorbei – nahezu egal, um welche Autobahnsteigung es sich handelt. Störende Töne gibt er dabei nicht von sich. Wer die Sporttaste betätigt, wird den Common-Rail (unterstützt von einem Generator) wütend schnauben erleben, das mag gefallen oder nicht. Definitiv gefällt jedoch, dass der Peugeot mit fast 1.700 Litern maximalem Gepäckraumvolumen über einen der größten Kofferräume im Segment verfügt. Und sein Basispreis von netto 27.857 Euro ist attraktiv, zumal er mit Dingen wie Bluetooth-Freisprechanlage, LED-Vollscheinwerfern, Navigationssystem, Parksensor, schlüssellosem Schließsystem und Tempomat bereits alles Sinnvolle an Bord hat. Gegen 336 Euro (netto) ziehen auch Parkassistent sowie Totwinkelwarner ein. Und 647 Euro netto sind für das hübsche Perlmutt-Weiß zu entrichten.

*Die 230 V-Steckdose im 308 erweist sich immer wieder als praktisch*

## Peugeot 308 GT SW

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.997** |
| kW (PS) bei U/min: | **133 (181) bei 3.750** |
| Drehmoment bei U/min: | **400 Nm bei 2.000** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/111 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **8,6/218** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **4,2 l/1.262 km (53 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **425/610-1.660** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **18/21/20** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **ca. 16%** |
| Dieselanteil: | **ca. 60%** |
| Basispreis (netto): | **27.857 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **k.A.** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Nissan setzt neben dem Crossover-Thema auch wieder auf das klassische Kompaktwagen-Segment und platziert einen ausdrucksstarken unteren Mittelklässler. Flottenmanagement war mit dem Pulsar unterwegs.

# Am Puls der Zeit

Mit dem Pulsar hat Nissan wieder einen schicken Kompakten im Programm. Es gibt anscheinend eben doch noch viele Kunden, die keinen Crossover möchten – warum also eine wichtige Zielgruppe außer Acht lassen? Mit dem neuen Fronttriebler haben die Japaner ein Auto auf die Räder gestellt, das sachliche Werte mit schickem Design verbindet. So kommt der ausschließlich als Fünftürer ausgelieferte Allrounder mit scharfen Sicken in den Flanken daher und sorgt auf diese Weise für einen Hauch von Emotionalität. Von den drei derzeit lieferbaren Motoren ist freilich der 110 PS starke Diesel der für Flottenkunden am besten geeignete. Er bietet genug Punch, um sämtlichen Verkehrssituationen gerecht zu werden. So liegen 260 Nm Drehmoment ab 1.750 Touren an, was für schaltfaules Fahren im großen Gang reicht. Vor allem aber geht der Common-Rail kultiviert zu Werke, was in diesem Segment ja auch nicht mehr unwichtig ist. Schließlich erwarten die Kunden, hier lange Strecken kommod abspulen zu können. Diese Hürde nimmt der Nissan problemlos. Denn abgesehen vom attraktiven Triebwerk spendierten die Techniker dem fast schon ausladenden 4,38 Meter-Vehikel ein komfortables Fahrwerk, das insbesondere auf harte Bodenwellen sensibel anspricht.

*Das Kamerabild in Vogelperspektive ist schon Tradition*

Desweiteren gibt es bequeme Sitze und darüber hinaus ein ordentliches Raumangebot. Ab netto 16.714 Euro steht der Pulsar 1,5 dCi zu Verfügung und bringt immerhin die Grundzutaten für ein zufriedenes Autofahrer-Leben mit: Bluetooth-Freisprechanlage, Klima, Radio und Tempomat. Wer das 21.571 Euro netto kostende Topmodell (Tekna) ordert, bekommt ein volles Paket mit Features wie Bildschirm-Navi, schlüssellosem Schließsystem sowie zahlreichen Sicherheitsassistenten vom autonomen Bremssystem bis zum Totwinkelwarner.

## Nissan Pulsar 1.5 dCi

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.461** |
| kW (PS) bei U/min: | **81 (110) bei 4.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **260 Nm bei 1.750-2.500** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 5b+/94 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **11,5/190** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **3,6 l/1.278 km (46 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **440/385-1.395** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **16/21/22** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **16.714 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **403,66/0,16 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# SPORTLICHER MAX

Nach fast zehn Jahren bringt Ford einen komplett neu entwickelten S-Max auf den Markt. Flottenmanagement fuhr den sportiven Van bereits, der im Herbst dieses Jahres zu den Kunden rollen wird und keineswegs mit Innovationen geizt.

Eigentlich kaum zu glauben, dass bereits neun Jahre ins Land gegangen sind, seit die erste Generation des Ford S-Max auf dem Markt ist. Und noch immer wirkt die als sportlich geltende Großraumlimousine recht frisch. Jetzt kommt die zweite Generation als vollständige Neuentwicklung auf den Markt und baggert nicht nur mit der packenden, neu gestalteten Front, sondern zieht auch Technikliebhaber auf ihre Seite mit einer Armada an Assistenten sowie spannenden Features. So gibt es nicht nur Dinge wie autonomes Bremssystem inklusive Fußgänger-Erkennung oder Querverkehr-Warnsystem, sondern neuerdings ebenso eine Servolenkung mit variabler Übersetzung, um dem sportlichen Anspruch an den Allrounder gerecht zu werden.

*Der kann was schleppen – bis zu 2.200 Liter fasst der Gepäckraum des neuen S-Max*

Unsere erste Ausfahrt mit dem taufrischen Ford erfolgte im Zweiliter-Diesel, der hier in der 180 PS-Ausbaustufe anrollte. Demnach kann von Leistungsmangel keine Rede sein – der Commonrail schiebt den 1,7-Tonner nachdrücklich an und bietet in jeder Lebenslage genug Punch. Dabei bleibt der Vierzylinder äußerst zurückhaltend im Tonfall, um dem Wunsch der Verantwortlichen nach möglichst hohem Reisekomfort nachzukommen. Komfort ist trotz einer betont sportlichen Positionierung die Domäne des ausladenden Gleiters, der dank sanft abgestimmtem Fahrwerk selbst grobe Bodenwellen wirkungsvoll wegfiltert. Hinzu kommt ein großzügiges Platzangebot – selbst im Fond kann man üppige Bein- und Kopffreiheit genießen. Und als i-Tüpfelchen glänzt der kräftige Fronttriebler auch noch mit einem überaus sparsamen Verbrauch. Fünf Liter pro 100 Kilometer im gemittelten NEFZ nennt das Werk – mit anderen Wörtern 129 Gramm $CO_2$/km, was der begehrten Effizienzklasse A entspricht. Ab netto 28.739 Euro starten die Preise – das ist ein fairer Kurs.

## Ford S-Max 2.0 TDCi

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.997** |
| kW (PS) bei U/min: | **132 (180) bei 3.750** |
| Drehmoment bei U/min: | **400 Nm bei 2.000-3.250** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/129 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,7/211** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **5,0 l/1.400 km (70 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **588/282-2.200** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **19/23/26** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **ab 28.739 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **511,91/0,20 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# Sparsame Stärke

Der Porsche Cayenne Diesel S stellt einen gelungenen Kompromiss zwischen sparsamem Kraftstoffkonsum und satter Performance dar. Flottenmanagement war mit dem V8-Selbstzünder unterwegs.

Kraft kommt von Kraftstoff – dieser eigentlich eher platte Spruch ist so alt wie richtig: Wer fast 400 Pferdchen unter der Motorhaube spazierenfährt, darf sich nicht wundern über Verbrauchsorgien. Oder etwa doch? Porsche gehört zu den wenigen Marken, die noch einen V8-Diesel mit richtig Power und vertretbarem Konsum im Gegenzug anbieten. So verspricht das Werk moderate acht Liter im gemittelten NEFZ für den achtzylindrigen Diesel-Cayenne – das ist angesichts von 385 PS und einem Leergewicht von 2,2 Tonnen ein überaus respektabler Wert. Binnen wenig mehr als fünf Sekunden sprintet der Geländegänger auf Landstraßen-Tempo und presst seine Passagiere derweil mit Nachruck in die kommoden Sessel. Mit satten 850 Nm Drehmoment zwischen 2.000 und 2.750 Touren reißt der Zuffenhausener an den beiden Achsen und gibt den perfekten Zugwagen. Passend dazu die erlaubte Anhängelast: 3,5 Tonnen.

Und damit der drehmomentstärkste Cayenne auch emotional klingt, helfen die Soundverantwortlichen mit einem Generator nach und legen ein prägnantes V8-Bollern auf das Dieselschnarren. Eine achtstufige Wandlerautomatik sorgt für geschmeidige und rasche Übersetzungswechsel. Auch wenn dieser Porsche genügsam mit dem Kraftstoff umgeht – ein Sparmodell ist er freilich nicht. Mindestens 69.680 Euro netto werden für den komfortablen 4x4 fällig. Dass in diesem Preis Dinge wie Tempomat und Xenonlicht enthalten sind, liegt auf der Hand. Eine Bluetooth-Freisprechanlage erfordert 500 Euro (netto) Aufpreis, und die in dieser Liga unabdingbare Navigation schlägt mit weiteren 2.850 Euro (netto) zu Buche. Für die besonders komfortable Luftfederung verlangen die Schwaben zusätzliche 2.940 Euro netto. Dafür gibt es maximale Praxistauglichkeit serienmäßig – der Allrounder fasst nahezu 1.800 Liter Gepäck.

*Viele Knöpfchen fördern den Spieltrieb von Technik-Enthusiasten*

## Porsche Cayenne S Diesel

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Achtzyl.-Diesel/4.134** |
| kW (PS) bei U/min: | **283 (385) bei 3.750** |
| Drehmoment bei U/min: | **850 Nm bei 2.000-2.750** |
| Getriebe: | **8-Gang-Automatik** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 5/209 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **5,3/252** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **8,0 l/1.063 km (85 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **740/670-1.780** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **23/29/29** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **69.680 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **1.455, 02/0,58 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# Am besten 4x4

Mit dem neuen Sorento erzielt Kia einen Achtungserfolg. Das Rezept besteht aus einem gelungenen Dieselmotor, hochwertigen Innenraum-Materialien sowie jeder Menge Komfort. Flottenmanagement war mit dem wuchtigen SUV bereits unterwegs.

*Der Multifunktionsmonitor des Sorento präsentiert sich sauber eingepasst (li.)*

Eine Wahlmöglichkeit lässt Kia seinen Sorento-Interessenten nicht: Es gibt lediglich den 200 PS starken Dieselmotor mit 2,2 Litern Hubraum. Doch das kultiviert laufende Triebwerk ist goldrichtig für den rund zwei Tonnen schweren Komfortgleiter. Ein bisschen Einfluss kann man auf den Antrieb schon nehmen: Allrad- oder Front? Schaltung oder Automatik? Die Empfehlung gilt dem 4x4 mit Automatikgetriebe – insbesondere bei Nässe oder Schneeglätte machen sich zwei angetriebene Achsen bezahlt. Ein richtiger Kraxler ist der Koreaner natürlich nicht, muss er auch gar nicht – die meisten SUV-Fahrer sind onroad unterwegs. Und hier punktet der Kia mit einem hohen Maß an Fahrkomfort. Üppige Dämmung sorgt für minimale Innenraumgeräusche, selbst jenseits von Richtgeschwindigkeit bleibt der 4,78 Meter-Liner flüsterleise. Eine Offenbarung sind die kommoden Fauteuils. Da finden die Insassen üppige Sessel vor, auf denen man sich locker Touren von mehreren Hundert Kilometern vorstellen kann. Hinzu kommt ein vorzügliches Platzangebot; großgewachsene reisen demnach auch in der zweiten Reihe erster Klasse – vorn gilt das ohnehin. Alleine in der dritten Reihe geht es nicht mehr ganz so luftig zu, doch die beiden Stühle in der Nähe der Kofferraumklappe sind ja auch nicht als vollwertige Sitzplätze konzipiert. Mindestens 34.445 Euro netto werden für den Allrad-Sorento mit Automatik fällig. Die Ausstattung lässt indes keine Wünsche mehr offen – serienmäßig sind auch Features wie Bluetooth-Freisprechanlage, Navigationssystem oder Sitzheizung. Zu den attraktiven Funktionen gehören Dinge wie Rundum-Kamera, Frontkollisionswarner und Verkehrszeichen-Erkennung. Luxus-Liebhaber kommen nicht zuletzt mit Sitzbelüftung auf ihre Kosten.

## Kia Sorento 2.2 CRDi 4x4

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/2.199** |
| kW (PS) bei U/min: | **147 (200) bei 3.800** |
| Drehmoment bei U/min: | **441 Nm bei 1.750-2.750** |
| Getriebe: | **6-Gang-Automatik** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/174 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,6/200** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **6,6 l/1.076 km (71 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **667/142-1.732** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **18/21/23** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **22%** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **34.445 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **635,31/0,25 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# KOMFORT IST ALLES

Mit der dritten Auflage des Superb schärft Škoda das Profil des ausladenden Tschechen, der seit je her für Komfort, Raumangebot und faire Preise steht. Nun ist noch Design als Kaufargument hinzugekommen. Flottenmanagement war mit der großen Limousine bereits unterwegs.

Škoda, der Preisbrecher? Nee, das ist es nicht. Längst nicht mehr. In rasantem Tempo ist der tschechische Traditionshersteller aufgestiegen. Von der Phase des Budget-Notnagels nach der Öffnung des Ostblocks Anfang der Neunziger bis zur gefragten Designerschmiede ist die Marke durchmarschiert, alle Achtung. Design ist ein Thema geworden beim neuen Superb – denn die Limousine ist scharfkantig und attraktiv gezeichnet, wirkt außerdem vornehm, ganz so, wie es einem Auto dieser Liga gebührt. Innen beweist der Neuling alte Škoda Superb-Werte: So verwöhnt er seine Passagiere mit ausladender Beinfreiheit und solider Materialqualität. Ansehnlich und funktional ist die Architektur obendrein auch noch. Und die Preise bleiben bezahlbar. Ab 23.689 Euro (netto) rollt beispielsweise der 150 PS starke Zweiliter-Diesel vom Hof. Er ist wahrlich keine Rennsemmel, bildet jedoch einen hervorragenden Kompromiss zwischen akzeptablen Fahrleistungen sowie einem wirtschaftlichen Unterhalt: Runde vier Liter Kraftstoff je 100 Kilometer gehen völlig in Ordnung bei einem Auto, in dem selbst große Personen die Beine auf der Hinterbank übereinanderschlagen können, ohne an die vorderen Sitzlehnen zu stoßen. Zahlreiche Assistenzsysteme machen den Škoda sicher – dazu gehören Features wie aktiver Tempomat, Rückfahrkamera oder Spurhaltewarner. Ein integriertes Navigationssystem ist ab 495 Euro (netto) Aufpreis zu haben. Und die so geliebten Superb-Nettigkeiten wie der Eiskratzer im Tankdeckel oder Regenschirme an Bord sind stets an Bord – aufpreisfrei, versteht sich.

*Mit fast 1.800 Litern Gepäckraumvolumen gehört das Heckabteil des neuen Superb zu den größten seiner Klasse*

## Škoda Superb 2.0 TDI

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.968** |
| kW (PS) bei U/min: | **110 (150) bei 3.500-4.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **340 Nm bei 1.750-3.000** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/105 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,9/220** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **4,0 l/1.650 km (66 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **638/620-1.760** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **noch nicht bekannt** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **23.689 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **505,34/0,20 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

In dem auffälligen Speedgelb sieht der Q3 einfach klasse aus

Das Interieur wirkt aufgeräumt und ist – typisch für Audi – solide verarbeitet

Ein bisschen Nützlichkeit muss bei allem Lifestyle auch sein, der Gepäckraum schluckt bis zu 1.365 Liter

Nach einer leichten Modellpflege ist Audis kompaktes SUV Q3 wieder fit für die nächsten Jahre. Flottenmanagement war mit der stärksten Quattro-Dieselversion unterwegs.

# AUFGEFRISCHT

SUV scheinen auf viele Autofahrer eine hohe Anziehung auszuüben – wie sonst ließe sich erklären, dass das Segment wächst und wächst. Und damit auch für jeden Geldbeutel etwas dabei ist, haben die Hersteller längst damit begonnen, diese Fahrzeuggattung in möglichst vielen Klassen anzubieten. Bei Audi ist der Q3 derzeit die Einsteigerofferte – es rangiert in der Kompaktliga und gehört damit zur sogenannten Brot- und Butterklasse. Dass die aber alles andere als langweilig daherkommen muss, zeigt alleine die Farbe des Testwagens: In leuchtendem Orange beweist der in unserem Fall als 4x4 anrollende 4,40 Meter-Kandidat, dass man auch als noch so häufig anzutreffendes Modell aus der Masse hervorstechen kann. Und die Motorisierung muss trotz kompakter und somit cityfreundlicher Abmessung keineswegs ärmlich ausfallen. So bietet der stärkste Selbstzünder 184 Pferdchen aus zwei Litern Hubraum – damit kann man gut leben, zumal anspruchsvollen Fahrleistungen ein ambitionierter Verbrauchswert von lediglich 5,3 Litern (NEFZ) entgegensteht.

Wer maximalen Komfort möchte, muss zum siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe greifen. Diese Art der Getriebeautomatik hat sich als effizient und flink schaltend bewiesen. So wechselt der Automat seine Übersetzungen spontan und zügig, ohne die Insassen mit Ruckelei zu nerven. Die Ausgabe mit permanentem Allradantrieb sollte man sich schon gönnen; zwar ist der Q3 kein klassischer Geländegänger, doch bei widrigen Fahrbahnverhältnissen wie Eis- oder Schneeglätte ist das System Gold wert. Selbst regennasser Asphalt reicht, um die Vorteile auszukosten. Immerhin wuchtet der Spitzen-Selbstzünder 380 Nm Drehmoment in den Antriebsstrang – das will erst einmal gebändigt werden. Kein Wunder, dass der Allradler seine Insassen binnen 7,9 Sekunden auf Landstraßentempo beschleunigt. Und selbst jene Kunden, denen es nicht hauptsächlich um Performance geht, werden Spaß an diesem TDI finden, der sich auch am Hang souverän im großen Gang an den langsamen Lkw vorbeihaucht, ohne auch nur im Ansatz gequält zu wirken.

Auch die übrigen Passagiere haben keinen Grund zur Klage. Der Q3 bildet einen ordentlichen Kompromiss zwischen angenehmen, überschaubaren Abmessungen und einem satten Platzangebot. Knie-, Kopf- sowie Schulterfreiheit gehen sogar in der zweiten Reihe in Ordnung. Ein weiterer Vorteil der Statur ist das drahtige Handling auf kurvigem Geläuf. Demnach bereitet das SUV auch auf der zügig gefahrenen Landstraße viel Fahrfreude und lässt schnell vergessen, in welcher Fahrzeugkategorie man gerade sitzt. Alleine die etwas exponierte Sitzposition frischt die Erinnerung auf. Mit einem Netto-Grundpreis von 33.487 Euro ist der Ingolstädter fair eingepreist – schließlich gibt es für diesen Kurs nicht nur viel Performance, sondern auch solide Audi-Qualität. Serienmäßig an Bord sind neben der vollen Sicherheitsausrüstung selbstredend Klimaanlage, Radio und Xenonlicht. Für Flottenkunden unabdingbar sind Navi (974 Euro netto) sowie Tempomat (252 Euro netto). Eine Vielzahl an Assistenten macht den Q3 auch für Sicherheits- und Technikliebhaber interessant.

## Audi Q3 2.0 TDI quattro

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.968** |
| kW (PS) bei U/min: | **135 (184) bei 3.500-4.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **380 Nm bei 1.800-3.250** |
| Getriebe: | **7-Gang-Doppelkuppl.** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/139 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **7,9/219** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **5,3 l/1.208 km (64 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **600/460-1.365** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **16/19/23** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **33.487 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **640,73/0,26 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Der BMW Vierer gehört zwar zur Mittelklasse, doch vor allem in der Gran Coupé-Ausführung will er sich absetzen vom schnöden Mainstream und gibt sich nobel. Dass damit aber nicht unbedingt teurer Motorenbau verbunden sein muss, zeigt der 418d.

# Alles auf die Vier

*Der große 16:9-Monitor ist typisch BMW*

*Gran Coupé und ein Auspuffendrohr – auch Nobelgleiter müssen nicht immer hochmotorisiert sein*

Flüchtig betrachtet steht da ein simpler Dreier-BMW. Doch Moment, dieses breit anmutende Heck, da stimmt etwas nicht. Und bei geöffneter Tür sieht man dann deutlich, was Sache ist: Rahmenlose Scheiben beweisen, dass es sich um das noble Gran Coupé handelt. Der dann auf die Nummer Vier hörende Weißblaue ist quasi die Eintrittskarte zur feinen Automobil-Gesellschaft, so viel steht fest. Doch er hat nur ein Auspuffrohr – wie kommt denn das? Richtig, man bekommt das viertürige Coupé auch mit einem genügsamen Basis-Diesel – warum mehr Geld als nötig in den Antrieb investieren? Es geht doch schließlich auch mit 143 PS, und der Hecktriebler ist alles andere als eine träge Angelegenheit. Hurtig, wenngleich nicht rasant, setzt sich der Selbstzünder in Bewegung, und zum sportiv-kernigen Charakter des Vierzylinders passt das knackig schaltbare Sechsgang-Getriebe. Wer möchte, bekommt gegen 1.806 Euro (netto) Aufpreis auch eine achtstufige Wandlerautomatik.

Ganz im Sinne eines feinen Coupés setzt sich die gehobene Art innen fort. Das Interieur des Testwagens zierten edle Holzapplikationen, und die Sessel waren standesgemäß mit Rindshaut bezogen. Hoch auf dem Armaturenbrett thront ein ausladender Monitor im 16:9-Format. Das iDrive-System hat sich bei BMW längst etabliert und in der aktuellen Ausbaustufe auch bewährt. Es trifft eine ausgewogene Balance zwischen Tasten- und Menüsteuerung – so bleiben die Armaturen aufgeräumt, und die Bedienung geht dennoch intuitiv und zügig von der Hand. In Sachen Platzangebot gibt das Gran Coupé den Gentleman im Maßanzug. Die Verantwortlichen verschwenden keinen Zentimeter Raum, aber man sitzt kommod und nicht beengt. Gut konturierte Stühle mit Einzelsitzcharakter verleihen diesem besonderen Vierer eine exklusive Note. Der Einstieg durch die hinteren Portale gelingt problemlos, das macht den Viertürer praktisch im Vergleich zum klassischen Coupé.

*Die Beinfreiheit im Fond des viertürigen Coupés kann sich sehen lassen*

Beim Thema Fahrdynamik ist der BMW ganz in seinem Element. Das mit variabler Sportlenkung (210 Euro netto) ausgerüstete Testexemplar überzeugte mit knackig-direktem Ansprechverhalten auf kurvigem Geläuf und bester Rangierbarkeit in der Stadt. Und dennoch wirkt der Viertürer auf der schnellen Piste kein bisschen nervös – ein solcher Kompromiss wäre ohne den Technikeinsatz kaum möglich. Mit einem Grundpreis von netto 31.344 Euro bleibt das 418d GC fair in der Preisgestaltung.

Und nicht nur die Anschaffung ist erschwinglich, auch der Spritkonsum lässt sich finanzieren – das Werk beziffert ihn auf lediglich 4,7 l je 100 km, was dem Zweiliter die Effizienzklasse A einbringt. Zu den Selbstverständlichkeiten des BMW gehören Bluetooth-Freisprechanlage, eine elektrische Heckklappe, Klimaautomatik, Radio und Xenonlicht. Unbedingt an Bord sollte das Navigationssystem, welches es inzwischen schon für akzeptable 1.252 Euro (netto) gibt. Der Tempomat schlägt mit weiteren 260 Euro zu Buche. Bitte unbedingt auch einen Blick auf die Pakete werfen: Gegen 1.638 Euro netto beispielsweise wandern adaptives Kurvenlicht, Headup-Display, Regensensor und schlüsselloses Schließsystem an Bord. Wer möchte da schon widerstehen?

## BMW 418d Gran Coupé

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/1.995** |
| kW (PS) bei U/min: | **105 (143) bei 4.000** |
| Drehmoment bei U/min: | **320 Nm bei 1.750-2.500** |
| Getriebe: | **6-Gang-Schaltung** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/122 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,2/213** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **4,7 l/1.267 km (56 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **560/480-1.300** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **20/24/27** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **k.A.** |
| Dieselanteil: | **k.A.** |
| Basispreis (netto): | **31.344 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **592,68/0,24 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

# LEICHT ANGEPASST

Nach knapp vier Jahren verordnet Mazda seinem Topseller CX-5 eine moderate Frischzellenkur. Flottenmanagement war mit dem Alleskönner bereits unterwegs.

Wer Beständigkeit wertschätzt, darf sich freuen: Nach dem Facelift sieht der schicke Mazda CX-5 grundsätzlich immer noch genauso aus wie zuvor. Allerdings haben die Gestalter das Profil ein wenig geschärft und den Kühlergrill optisch modifiziert. Auch die Scheinwerfer wurden einem Update unterzogen, allerdings eher technischer Natur: Hinter dem Klarglas stecken jetzt nämlich leistungsstarke LED-Einheiten, die auf Wunsch für eine variable Ausleuchtung der Straße sorgen. Auch innen werden alte Mazda-Hasen auf Anhieb zurechtkommen – es gibt zwar reichlich Knöpfchen, doch diese Variante ist besser als manch umständliche Menülösung. Klassische Rundinstrumente geben Aufschluss über Drehzahl und Tempo – hier verkneift sich der japanische Hersteller TFT-Spielereien – die Funktionalität leidet darunter zumindest nicht. Außerdem finden die Insassen ein ordentlich verarbeitetes Interieur mit sachlicher Architektur vor. Vorzügliche, gut konturierte Sitze sowie ein großzügiges Raumangebot unterstützen die Langstreckentauglichkeit des kompakten Asiaten nach Kräften.

Der Langstreckentauglichkeit zuträglich ist auch der 2,2 Liter große Commonrail-Diesel mit kultiviertem Lauf. In der hier besprochenen stärkeren Ausführung leistet das Aggregat immerhin 175 PS und stemmt 420 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle bei 2.000 Umdrehungen. Damit ist man jederzeit souverän unterwegs. Im Falle des Testwagens gelangt das Antriebsmoment an die sechsstufige Wandlerautomatik, die Mazda in Eigenregie entwickelte und die sich durch besondere Effizienz auszeichnen soll. Zumindest aber können sich Schaltkomfort sowie die Strategie der Gangwechsel sehen lassen. Der Automat wählt bei plötzlicher Leistungsabfrage spontan eine kürzere Übersetzung – man muss gar nicht immer den Kickdown bemühen, um hurtig nach vorn zu kommen. Gelassenes Cruisen

auf dem Zugkraft-Plateau ist beim bärigen Selbstzünder-CX-5 an der Tagesordnung. Das zahlt sich ökologisch und ökonomisch aus: Mit fünfeinhalb Litern Diesel je 100 km darf man zufrieden sein, zumal die kräftigere Ausführung nur als 4x4-Variante zu haben ist.

Ab netto 32.512 Euro ist der CX-5 mit 175 PS zu haben und glänzt durch eine hervorragende Serienausstattung, zu der selbst Dinge wie Bluetooth-Freisprechanlage, autonomes Bremssystem, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem, Spurhaltewarner und Tempomat gehören. Ein Hauch von Luxus zieht mit der Lederausstattung (ab 1.512 Euro netto) in das kompakte SUV ein. Darin enthalten ist ebenso eine elektrische Sitzverstellung mit Speicherfunktion. Auch in puncto Sicherheit kann man mit etwas Budget noch eine Schippe drauflegen. So lässt sich der Hersteller das so genannte Pre-Crash-System mit 546 Euro netto extra bezahlen. Darin enthalten sind der aktive Tempomat sowie ein erweitertes automatisches Bremssystem, das auch auf der schnellen Piste Unfälle verhindern oder sogar vermeiden kann. Auch Parkremplern kann die Anlage übrigens den Garaus machen: Nähert man sich beim herausrangieren zu schnell dem Vorder- oder Hintermann, legt der Wagen automatisch eine Bremsung hin.

*Die Architektur des CX-5 präsentiert sich aufgeräumt, gut verarbeitet und schlicht (o.)*

*Der CX-5 ist ein nützlicher Geselle und schluckt auf Wunsch über 1.600 Liter Gepäck (li.)*

*Auch in Kombination mit Automatik verfügt der Japaner über ein Start-Stopp-System – und über einen Spurhaltewarner sowieso (u.)*

## Mazda CX-5 SKYACTIV-D 175

| | |
|---|---|
| Motor/Hubraum in ccm: | **Vierzyl.-Diesel/2.191** |
| kW (PS) bei U/min: | **129 (175) bei 4.500** |
| Drehmoment bei U/min: | **420 Nm bei 2.000** |
| Getriebe: | **6-Gang-Automatik** |
| Schadstoffklasse/$CO_2$-Ausstoß: | **Euro 6/144 g/km** |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h: | **9,4/204** |
| EU-Verbrauch/Reichweite: | **5,5 l/1.055 km (58 l)** |
| Zuladung kg/Ladevolumen l: | **630/503-1.620** |
| Typklasse HP/VK/TK: | **18/24/23** |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*: | **16%** |
| Dieselanteil: | **65%** |
| Basispreis (netto): | **32.512 Euro** |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | **572,82/0,23 Euro** |

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

*Reichlich Platz auch im Fond macht den 500X zum kommoden Tourer*

*Markante Rückleuchten verleihen dem 500X Wiedererkennungswert*

*Der Lifestyle-Fiat kann bei Bedarf auch sperrige Gegenstände transportieren*

# Generation 500 plus X

Mit dem 500X beweist Fiat ein feines Gespür für automobile Trends. Schließlich sind kompakte SUV unabdingbar, um auf dem europäischen Markt zu punkten. Flottenmanagement hat sich dem Neuling angenommen und ihn getestet.

*Der 4x4-Antrieb macht sich vor allem bei widrigen Verkehrsverhältnissen gut*

SUV oder Crossover – welcher Klasse sie auch immer angehören – üben derzeit eine hohe Anziehungskraft auf viele Autokunden aus. Und verschiedene Marktforschungsinstitute sagen dem Segment in den nächsten Jahren weiteres Wachstum voraus. Autohersteller, die hier patzen, werden also an Boden verlieren. Fiat war schlau genug, um zu handeln und einen kompakten Crossover zu installieren. Auch lag es nah, ihn an die 500-Familie anzudocken. Der legendäre Cinquecento besitzt noch immer Ausstrahlung und Fan-Potenzial. Den Gestaltern zumindest gelang es, das neue SUV-Modell optisch perfekt in die entsprechende Linie zu integrieren. Er trifft die gewünschte Formensprache – das freundliche Kindchen-Schema wird erkannt und kommt an, die Silhouette mit der leicht abfallenden Dachlinie hat gar was sportliches. Markante, großflächige Rückleuchten machen aus dem kompakten Fiat einen erwachsenen Allrounder. Kurze Überhänge passen nicht nur zum Zeitgeist, sondern bringen auch praktischen Nutzen. Dank des Radstandes von 2,57 Metern kann man auch in der zweiten Reihe kommod sitzen.

Kommod ist das Stichwort. Der rund 4,25 Meter lange 500X schafft trotz SUV-Formats den Spagat, in der Stadt handlich zu sein und auf langen Strecken ordentlichen Komfort zu bieten. Dazu gehören neben dem vorzüglichen Raumgefühl natürlich feine Stühle. Straffe Polster muten bequem an und erlauben, weite Fahrten stressfrei abzuspulen. Je nach Ausstattung gibt es eine Lordosenstütze, um gebeutelte Rücken möglichst lange schmerzfrei zu halten. Und wer maximalen Komfort an Bord genießen will, braucht natürlich eine Getriebeautomatik. Hier sind die Italiener fortschrittlich und verbauen eine Neunstufen-Wandlerlösung. Diese ist obligatorischerweise mit dem 140 PS starken Zweiliter-Commonrail-Selbstzünder verbunden. Dabei handelt es sich um das bekannte Aggregat aus dem Konzern, das in vielen Fiatmodellen gute Dienste leistet.

Ach ja, der Automat rollt ausschließlich mit Allradantrieb aus dem Händler-Showroom. Um Kraftstoff zu sparen, fährt der Allrounder bei griffiger Fahrbahn allerdings lediglich mit der Vorderachse. Das System ist mechanisch von der Hinterachse entkoppelt, sodass unnötige Schleppmomente vermieden werden – das spart Sprit. Grundsätzlich ist das 4x4-System in der Lage, das Antriebsmoment mittels Lamellenkupplung komplett zwischen den beiden Achsen hin- und herzuschieben, um den Fünfhunderter auch aus schwierigen Straßenbedingungen herauszumanövrieren. Und um das Drehmoment in Querrichtung zu verteilen, werden entsprechende Bremseingriffe vorgenommen – so entfällt eine aufwendige Differenzialsperre, was sowohl ökologisch als auch ökonomisch punktet. Per Programmwahlschalter kann die Regelelektronik beispielsweise für schlechte Wetterverhältnisse optimiert werden. Demnach aktiviert der Italiener den Allradmodus bei Eisglätte schon früher, damit etwaige Heckschwenks bereits im Keim erstickt werden. Auch dynamische Belange werden über die den 4x4-Strang abgedeckt, sodass die Stabilitätskontrolle effektiver wirken kann.

Und wie wirkt der Diesel? In Sachen Laufruhe muss sich die Maschine keineswegs verstecken. Mit kräftigen 350 Nm Drehmoment hat der Vierzylinder außerdem genug Zugkraft, um den 1,6-Tonner in Schwung zu bringen. Unter zehn Sekunden veranschlagt das Werk bis 100 km/h, und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei akzeptablen 190 Sachen. Dank der vielen Übersetzungen bleibt die Drehzahl auf Überlandstrecken erfreulich niedrig, was dem Geräuschkomfort zuträgt. Bei Richtgeschwindigkeit schippert der 500X ruhig durch die Lande und avanciert zum angenehmen Tourer. Der Wandlerautomat harmoniert tadellos mit dem Selbstzünder und überzeugt einerseits durch weiche und andererseits flinke Schaltvorgänge.

*Die aufgeräumt wirkende 500X-Architektur präsentiert sich sauber verarbeitet*

Beim Dämpfungskomfort profitiert der spezielle Cinquecento durch das im Vergleich zur konventionellen Kompaktklasse höher liegende Chassis – längere Federwege garantieren, dass sogar riesige Bodenwellen wirkungsvoll geschluckt werden. Doch der Alleskönner spricht ebenso auf kurze Wellen sensibel an und kaschiert schlechten Untergrund auf diese Art.

Auch die schicke Innenarchitektur mit dem prominent platzierten „500"-Badge animiert zum Bleiben. Ordentlich verarbeitete Materialien erfreuen sämtliche Sinne. Und der Fiat wirkt nicht nur wertig, er ist auch funktional. Klassische Rundskalen informieren ohne Schnickschnack über die zentralen Fahrinfos. Ein großer TFT-Monitor hoch auf der Mittelkonsole bildet zusammen mit den Tasten des Multifunktionslenkrads die Kommandozentrale des Fiat. Wer sich das bei 453 Euro (netto) startende Navigationssystem gönnt, kann ein Gros der Features über eine intuitive Menüsteuerung abhandeln. Fein klickende Drehregler für die Klimatisierung erlauben einen schnellen Zugriff auf die Einstellungen. Diverse Staufächer, darunter jenes in der verschiebbaren Mittelarmlehne, sorgen für einen Hauch von Ordnung auf der Fernreise. Ein variabler Laderaumboden im Kofferraum unterstützt die Praxistauglichkeit ebenfalls nach Kräften.

*Das freundliche Gesicht ist bei der 500er-Linie Pflicht*

*Mit dem Programmwahlschalter lassen sich verschiedene Kennlinien für die Komponenten des Antriebsstrangs darstellen*

Ab 24.075 Euro (netto) ist der Fiat 500X 4x4 mit Automatik zu haben. Die Allrad-Version kommt stets im Cross-Look daher – das heißt, es gibt ein spezielles Design-Kit, um den Offroadcharakter ein wenig zu betonen. Dazu gehören auch potente 17-Zoll-Leichtmetallräder in spezifischer Optik. Wer die 26.386 Euro (netto) teure Topversion ordert, wird eine üppige Ausstattung inklusive Bildschirm-Navi, Parksensoren, schlüssellosem Schließsystem, Spurhalteassistent mit aktiver Lenkung sowie Xenonlicht vorfinden. Darüber hinaus glänzt der Italiener dann mit erweitertem Infotainment, das beispielsweise auch eine farbige TFT-Fläche im Instrumenten-Bereich umfasst. Doch damit ist das Ende der Fahnenstange noch lange nicht erreicht. Empfehlenswert ist das so genannte Fahrerassistenz Plus-Paket (ab 663 Euro netto), das zusätzlich autonomes Bremssystem mit Auffahr-Warnung, Rückfahrkamera sowie eine Totwinkel-Warnung beinhaltet. Und mit dem 411 Euro (netto) kostenden Winterpaket ziehen ein beheiztes Lenkrad sowie Sitzheizung ein. Hinzu kommen – ein wahrlich cleveres Gimmick für den Winter – temperierte Scheibenwischer.

*Eine leicht coupéhafte Linie verleiht dem Kraxler etwas sportliches*

## Fiat 500X 2.0 Multijet 4x4

| | |
|---|---|
| Motor | Vierzylinder-Diesel |
| Hubraum in ccm | 1.956 |
| kW (PS) bei U/min | 103 (140) bei 4.000 |
| Nm bei U/min | 350 bei 1.750 |
| Schadstoffklasse | Euro 6 |
| Antrieb/Getriebe | 9-Gang-Wandlerautomatik |
| Höchstgeschw. km/h | 190 |
| Beschleunigung 0-100/h | 9,8 |
| EU-Verbrauch | 5,5 l auf 100 km |
| EU-Reichweite | 872 km |
| Testverbrauch | 8,1 l auf 100 km |
| $CO_2$-Ausstoß | 144 g/km |
| Effizienzklasse | B |
| Tankinhalt | 48 l |
| Zuladung | 530 kg |
| Laderaumvolumen | 245-1.000 l |

| **Kosten:** | |
|---|---|
| Steuer pro Jahr | 288 Euro |
| Typklassen HP/VK/TK | 20/20/24 |
| **Garantie:** | |
| Fahrzeug | 2 Jahre (ohne km-Begrenz.) |
| Lack | 3 Jahre |
| Mobilität | 2 Jahre |
| Rost | 8 Jahre |

| **Sicherheit/Komfort:** | |
|---|---|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie |
| Klimaanlage | Serie |
| Tempomat | Serie |
| schlüssel. Schließsystem | Serie (Cross Plus) |
| Rückfahrkamera | ab 663 Euro (Paket) |
| autonom. Bremssystem | ab 663 Euro (Paket) |
| Parksensoren | Serie (Cross Plus) |
| Xenon-Scheinwerfer | Serie (Cross Plus) |
| Lenkradheizung | 411 Euro (Paket) |
| Spurhalteassistent | Serie (Cross Plus) |
| Panorama-Schiebedach | 1.008 Euro |
| Totwinkelwarner | ab 663 Euro (Paket) |
| **Kommunikation:** | |
| Bluetooth-Freisprechanlage | Serie |
| Bildschirm-Navigation | Serie (Cross Plus) |

| **Basispreis:** | |
|---|---|
| Fiat 500X 2.0 | ab 24.075 Euro |
| Multijet 4x4 Automatik | (alle Preise netto) |

| Betriebskosten Schaltgetriebe | |
|---|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | 440,98/537,47/710,10 |
| Betriebskosten Automatik | |
| 20.000/30.000/50.000 km | 478,64/585,30/776,72 |
| Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe | |
| 20.000/30.000/50.000 km | 340,53/386,80/458,98 |
| Full-Service-Leasingrate Automatik | |
| 20.000/30.000/50.000 km | 365,89/416,18/494,85 |

| | |
|---|---|
| Firmenfahrzeuganteil: | k.A. |
| Dieselanteil: | k.A. |

**Bewertung:**

**+**
- ordentliches Platzangebot
- handliches Fahrgefühl
- kultivierter Diesel

**–**
- geringes Kofferraumvolumen

*Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*

*Der obere Mittelklässler wirkt konturiert und gefällig*

*Eine kleine Kommandozentrale im Fond macht den Genesis zum Luxusgefährt*

*Richtig gesehen — unter der Haube des Allradlers steckt ein potenter 3,8-Liter*

# Das volle Programm

**Mit dem Hyundai Genesis hat der koreanische Hersteller ein wahres Luxusgefährt platziert. Nicht, dass das Segment Neuland für ihn wäre – doch die jetzige Interpretation muss die gesamte Branche schon aufhorchen lassen. Warum das? Flottenmanagement hat den Fünfmeter-Liner getestet und kennt die Antwort.**

Kennen Sie noch den Hyundai XG 30 oder Grandeur? Wenn die Namen in diesem Kontext auftauchen, ist es natürlich zu ahnen: Es handelt sich dabei um feine Reiselimousinen der gehobenen Mittelklasse. Wer mutig genug war, hatte hier zugeschlagen – warum auch nicht, schlechte Autos waren das keineswegs. Mit der Genesis-Limousine schickt der koreanische Hersteller nach mehreren Jahren Pause wieder ein solches Flaggschiff ins Rennen. Doch diesmal liegen die Dinge anders. Längst ist den Verantwortlichen des asiatischen Auto-Giganten der europäische Markt in Fleisch und Blut übergegangen, die Marke ist hier so präsent wie nie. Und Europa wird ernstgenommen von ihm. Nicht umsonst bemühte sich die Chefetage um einen Designer, der weiß, nach welchem Geschmack man hier zeichnen muss. Peter Schreyer, Chefgestalter des Konzerns, ist ausgewiesener Experte. Und während asiatische Fahrzeuge in Europa nur bedingt funktionieren, ist es umgekehrt anders. Warum also nicht eine große Limousine nach europäischem, ja sogar nach deutschem Standard auf die Räder stellen? Doch worin bestehen die Anforderungen?

Der deutsche Automarkt gilt als einer der schwierigsten und anspruchsvollsten weltweit. Die Kunden hierzulande erwarten gerade in den höheren Segmenten solide Materialqualität und eine saubere Verarbeitung. Ganz zu schweigen von den technischen Herausforderungen – Fahrwerk, Motor und der Reifegrad der Assistenten sind harten Bewährungsproben ausgesetzt. Darum wissen die Ingenieure des Genesis. Ja und? Denen zeigen wir es! So in etwa muss die Stimmung gewesen sein, als das Lastenheft der Limousine entstand. Die leistet sich nämlich keinerlei der alten XG- oder Grandeur-Schwächen. Piekfeines Interieur, maximal gedämmte Karosse, perfekt abgestimmte Automatik – so ließe sich der Charakter des Genesis in drei Stichpunkten beschreiben. Doch der Reihe nach. An den Reaktionen der Passanten lässt sich zunächst einmal ablesen, dass der Koreaner überhaupt wahrgenommen wird als Luxusauto. Da wird verschämt hingeschaut und anschließend getuschelt und geraten: „Was könnte das bloß für einer sein?“ Oder: „Nie gehört, diesen Namen.“ Richtig, auf der Straße dürften noch nicht allzu viele Exemplare unterwegs sein, denn selbst, wenn die Limousine ein maximaler Erfolg werden solle – das Modell ist noch jung.

*Nein, es ist kein Bentley. Die Limousine hat ein exklusiv anmutendes Spezial-Logo*

Unter der Haube steckt ein 3,8 Liter großer Sechszylinder mit 315 PS. Darunter bietet Hyundai den Genesis in Deutschland gar nicht erst an – somit ist klar, dass daraus kein Massenmodell werden kann. Ein solch luxuriöses Triebwerk leisten sich schließlich nur wenige Autokäufer. Die Kraft wird über eine achtstufige Wandlerautomatik an alle vier Räder weitergegeben. Je nach Untergrund verschiebt das System die Momente bis zu 100 Prozent auf die Vorder- oder Hinterachse. Somit ist klar: Der Ampelstart wird – egal, ob nass oder trocken – zur Fingerübung. Ein beherzter Tritt auf das rechte Pedal sorgt für einen kurzen Moment der Nackenmuskel-Beanspruchung. Ohne Verzögerung legt der Koreaner los und eilt Einhundert Sachen entgegen. Dabei bleibt der Benziner immer leise im Tonfall und sonor in der Tonart. Selbst oberhalb von Richtgeschwindigkeit geht dem freisaugenden Direkteinspritzer nicht die Puste aus – souverän erreicht er seine angegebene Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Doch die Kernkompetenz des Genesis liegt nicht in der Hatz, sondern im überragenden Komfort.

Und den atmet der Koreaner aus jeder Pore. Das beginnt mit dem vorzüglichen Raumangebot vorn und hinten. Dann die Fauteuils – das sind so richtig ausladende Firstclass-Sessel mit Langstrecken-Tauglichkeitsgarantie. Fehlt nur der Champagnerkelch im Fond. Als Trost steckt in der hinteren Armlehne eine Bedieneinheit für die Kommunikationsgeräte. Außerdem

*Massig Platz im Fond macht das Reisen mit dem Genesis zum Genuss*

*Das Genesis-Interieur präsentiert sich wertig verarbeitet und schlicht (o.)*

*Die Frontmaske verrät: Hier steckt jede Menge Fahrerassistenz hinter der Fassade*

kann man das Beifahrer-Möbel von hinten aus zurechtrücken, falls dessen Position wider erwarten doch einmal nicht passen sollte. Der Genesis als Chauffeur-Limousine? Eher nicht, dazu bereitet der agile Gleiter zu viel Fahrspaß. Denn so wirkungsvoll seine regelbaren Dämpfer aggressive Bodenwellen auch wegschlucken – ebenso lässig zirkelt er mittels präziser und leichtgängiger Servolenkung über kurvige Überlandstrecken, wenngleich er von einem Sportwagen weit entfernt ist.

Sportlich ist aber die Bedienung, denn es gibt eine Vielzahl an Features, für deren Erfassung der durchschnittliche Autofahrer eine Weile brauchen dürfte, so intuitiv der Hyundai auch beherrschbar ist. Der große TFT-Bildschirm liegt gut einsehbar und genauso leicht erreichbar im oberen Bereich der Mittelkonsole – er ist berührungsempfindlich. Das Kartenbild der integrierten Navigation ist angenehm und praktisch: Es markiert die zurückgelegte Strecke (auch ohne Zielführung). So kann man leicht zurückfinden, wenn man sich in einer fremden Gegend einmal verfahren hat. Bei den Instrumenten handelt es sich um eine klassische Analog-Lösung – ein traditioneller Spot im modernen Genesis tut auch mal gut. Außerdem sind sie funktional in ihrer Schlichtheit, das ist etwas wert. Schlicht ist aber auch die gesamte Architektur – garniert mit mattem, offenporigem Holz und einer Analoguhr. Wer sagt denn, dass der koreanische Topliner unmodisch ist?

Wer den geheimnisvoll wirkenden V6 besitzen möchte, muss 55.042 Euro (netto) an Hyundai überweisen. Falls dann noch Geld im Säckl sein sollte, gehen Sie gut essen, bis es aufgebraucht ist. Denn Optionen bleiben hier nicht offen. Selbst Brocken wie die klimatisierten Sitze sind ganz selbstverständlich mit von der Partie. Oder etwa der Kofferraumdeckel, der bereits öffnet, wenn man mit der Funkfernbedienung in der Tasche vor ihm steht – bei vollen Händen von unschätzbarem Wert. Auch die Sicherheitsausrüstung ist vorbildlich mit autonomem Bremssystem, Querverkehrwarner, Spurhalteassistent sowie aktivem Tempomat. Die Ingenieure haben einfach an alles gedacht – sogar an eine Zuziehhilfe für sämtliche Türen. Über ein umfangreiches Enter- und Infotainmentsystem inklusive Navigationssystem muss man nicht reden. Auch nicht über ein riesengroßes Panorama-Glas-Schiebedach mit elektrischer Betätigung. Schutz vor unerwünschten Blicken und der Sonne bietet dagegen das elektrische Heckrollo – freilich auch vom Fond aus hochfahrbar. Mehr Auto fürs Geld dürfte schwierig zu finden sein.

*Länge läuft — der Fast-Fünfmeterliner sieht nobel und elegant aus*

## Hyundai Genesis 3.8 V6 GDI

| | |
|---|---|
| Motor | Sechszylinder-Benziner |
| Hubraum in ccm | 3.778 |
| kW (PS) bei U/min | 232 (315) bei 6.000 |
| Nm bei U/min | 397 bei 5.000 |
| Schadstoffklasse | Euro 6 |
| Antrieb/Getriebe | 8-Gang-Automatik |
| Höchstgeschw. km/h | 240 |
| Beschleunigung 0-100/h | 6,8 |
| EU-Verbrauch | 11,6 l auf 100 km |
| EU-Reichweite | 664 km |
| Testverbrauch | 14,1 l auf 100 km |
| $CO_2$-Ausstoß | 270 g/km |
| Effizienzklasse | G |
| Tankinhalt | 77 l |
| Zuladung | 465 kg |
| Laderaumvolumen | 493 l |

| **Kosten:** | |
|---|---|
| Steuer pro Jahr | 426 Euro |
| Typklassen HP/VK/TK | 22/30/25 |
| **Garantie:** | |
| Fahrzeug | 5 Jahre (ohne km-Begrenz.) |
| Lack | 5 Jahre |
| Mobilität | 5 Jahre (ohne km-Begrenz.) |
| Rost | 12 Jahre |

| **Sicherheit/Komfort:** | |
|---|---|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Radioanlage | Serie |
| aktiver Tempomat | Serie |
| schlüssel. Schließsystem | Serie |
| Rückfahrkamera | Serie |
| autonom. Bremssystem | Serie |
| Querverkehrwarner | Serie |
| Sitzbelüftung vorn/hinten | Serie |
| Adaptives Fahrwerk | Serie |
| Einparkautomatik | Serie |
| Zuziehhilfe für Türen | Serie |
| **Kommunikation:** | |
| Bluetooth-Freisprechanlage | Serie |
| Bildschirm-Navigation | Serie |

| **Basispreis:** | |
|---|---|
| Hyundai Genesis | 55.042 Euro |
| 3.8 V6 GDI | (alle Preise netto) |

| Betriebskosten Schaltgetriebe | |
|---|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | k.A. |
| Betriebskosten Automatik | |
| 20.000/30.000/50.000 km | k.A. |
| Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe | |
| 20.000/30.000/50.000 km | k.A. |
| Full-Service-Leasingrate Automatik | |
| 20.000/30.000/50.000 km | k.A. |

| | |
|---|---|
| Firmenfahrzeuganteil: | k.A. |
| Dieselanteil: | 0% |

**Bewertung:**

**+**
- extrem hoher Fahrkomfort und leise Geräusche
- komplette Ausstattung

**–**
- keine LED-Scheinwerfer lieferbar

*Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*

*Der smart forfour verfügt über markant gezeichnete Heckleuchten*

# Ziemlich smart

Nach neun Jahren Pause führt smart wieder einen Viertürer im Modellprogramm. Flottenmanagement hat den stylischen Kleinstwagen in der mittleren Motorvariante ausgiebig probegefahren. Test.

*Kleines Auto, viel Stauraum – bis zu 1.000 Liter können an Bord*

Kleinstwagen sollen keinesfalls trist sein. Bei vielen Herstellern entsteht der Eindruck, dass sie gegen diesen Verdacht besonders energisch ankämpfen müssten – die Konsequenz sind peppige Lackierungen und mitunter verrückte Stoffmuster. Bei smart liegen die Dinge anders. Bei der grundsätzlich jugendlich auftretenden Firma sind nicht nur die Farben betont poppig, sondern jung-freches Design ist tief in der Marken-DNA verwoben. Das gilt auch für den neuen forfour, der die typische smart-Silhouette mit den markant-kurzen Überhängen aufweist. Und er schafft es analog zu seinen Markenbrüdern, irgendwie unkonventionell zu wirken. Vor allem die kontrastierte Tridion-Zelle setzt je nach Anstrich einen Akzent im Einheitsbrei des Straßenbildes. Der Anthrazitton des Testwagens in Kombination mit der schwarzen Zelle sorgt hingegen für einen weniger verspielten Auftritt – auch das ist möglich. Die auffällige Bienenwaben-Struktur des Kühlergrills gehört zu einem der zahlreichen Spots im erfrischenden Design-Cocktail des viertürigen smarts.

Auch die Innenarchitektur macht auf jung. Wunschgemäß bekommt der Kunde herrlich bunte Farben für Armaturenträger und Türbeläge – es geht aber ebenso gut in neutralem Schwarz. Ausgefallene Formen sind jedoch gesetzt, beispielsweise für die Lüftungsdüsen, deren Ausströmer an einen Mercedes-Stern erinnern. Der halbkreisförmige Tacho mit der umlaufenden Nadel erinnert an die Urgeneration des smart City Coupé Ende der Neunzigerjahre – evolutionär weiterentwickeltes Design scheint bei den Schwaben oberstes Gebot. Harmonisch rund präsentieren sich darüber hinaus auch die Einfassungen der Bedienelemente sowie das Mobiliar. Ein feiner Materialmix erfreut die Sinne, statt Kunststoff pur gibt es haptisch angenehme Textiloberflächen in vielen Bereichen. Auf dem griffigen Lenkrad prangt in ausladender Weise das aktuelle Marken-Emblem – die Insassen mögen ruhig daran erinnert werden, in welchem Auto sie sitzen. Praktische Fertigkeiten bringt es außerdem mit: So werden dort manche Taster beherbergt für Audio- und Fahrfunktionen – fertig ist das Multifunktionslenkrad.

Apropos praktisch: Sämtliche Knöpfchen liegen gut greifbar in der Mittelkonsole. Auf ein komplexeres Menüsystem greifen die Techniker nur zurück, falls man das 1.428 Euro (netto) teure Mediapaket ordert. Darin enthalten sind eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung ebenso wie die integrierte Navigation für ganz Europa. Ein intuitiv beherrschbarer Touchscreen sorgt dann für die Steuerung der gesamten Einheit. Der Elektroniklotse erfreut durch emsige Rechenarbeit und präziser Routenführung. Mit ein paar Kniffen lassen sich viele Features auch über die Sprachsteuerung komfortabel bedienen. Wer mit dem sieben Zoll großen Bildschirm noch nicht genug Infotainment hat, werfe einen Blick auf das Display im Hauptinstrument. Hier werden nicht nur die Tageskilometer ausgegeben, sondern auch sämtliche Bordcomputer-Werte. Darunter befindet sich sozusagen auch eine Anweisung für ökonomisches Fahren. So gibt der Computer in Prozent an, wie hoch das Beschleunigungs- oder Bremsverhalten anteilig ist und hilft dabei, einen „runden" Fahrstil zu entwickeln.

Die mittlere, hier getestete Leistungsstufe muss mit einem exakt einen Liter großen Saugmotor Vorlieb nehmen – es geht also auch anno 2015 noch ohne Turbo. Das ist zumindest eine gute Voraussetzung für gleichmäßiges Fahren, denn ohne Aufladung kein Turboloch und auch keine ruckartige Leistungsentfaltung. Mit 71 PS gibt es keine Überflieger-

*Der smart forfour wirkt länger als er ist*

*Es geht auch weniger flippig: Das smart-Cockpit ganz klassisch in schwarz-weiß*

*Umklappbare Rücksitze bieten ein hohes Maß an Flexibilität (u.)*

*Das smart-Gesicht lächelt lieb in die Kamera*

*Eine Rückfahrkamera gibt es auf Wunsch*

Leistung, aber doch soliden Output auf die Hinterräder eines Fahrzeugs, das immerhin die 1.000 Kilogramm-Marke unterschreitet. Übrigens: Der Vorgänger war ein Fronttriebler – mit dem Heckmotor-Konzept des Neulings gewinnt der Kleinstwagen neben der optischen Sonderstellung auch ein technisches Alleinstellungsmerkmal, das sich im Stadtverkehr in Form eines sensationell kleinen Wendekreises (8,65 m) auszahlt. Doch wie fährt der smart? Das Sirren des Dreizylinders kommt alten Markenhasen bekannt vor und schafft eine vertraute Atmosphäre. Der Vortrieb geht in Ordnung und wirkt quirliger als zunächst angenommen – der Viertürer setzt sich nicht gerade rasant in Szene, erreicht die elektronisch abgeregelten 151 Sachen aber recht unangestrengt.

Das Moment gelangt diesmal über ein manuelles Fünfgang-Getriebe an die Räder, das sich durch leichtgängige Schaltbarkeit auszeichnet. Ein ordentliches Platzangebot sorgt für Tauglichkeit auf weiten Strecken. Vorn kommt man sowieso problemlos unter, während der Fond in diesem Segment gerne enger bemessen ist. Ein intelligentes Package sorgt für den fast sensationell großen Radstand von nahezu 2,50 Metern – das schaffen selbst manche Vertreter höherer Ligen nicht. Außerdem gelingt durch die rechtwinklig öffnenden Fondtüren ein kommoder Zustieg in das hintere Abteil. Auch die Fahrgeräusche um Richtgeschwindigkeit herum halten sich in Grenzen. Hinzu kommt ein gerüttelt Maß an Flexibilität: Die Rücksitze mit dem interessant gestylten Metallgestell unterhalb der Polsterflächen können quasi mit einem Handgriff umgelegt werden, um Staufläche für Transportgegenstände zu schaffen. So wird aus dem Winzling (unter 3,50 m Außenlänge) ein veritabler Allrounder. Ein Winzling, der mit diesem Triebwerk schon ab 9.710 Euro netto zu haben ist.

Doch nicht nur der Anschaffungspreis ist niedrig, auch die Unterhaltskosten fallen übersichtlich aus. Der Verbrauch von 4,2 Litern im gemittelten NEFZ beschert dem Stadtfloh immerhin die Effizienzklasse B, was für einen kleinen Benziner beachtlich ist. Schließlich müssen leichte Kleinstwagen strengere Hürden bei der Ökobeurteilung nehmen als ausladende Nobelkarossen. Serienmäßig für alle Varianten sind vor allem die komplette Sicherheitsausrüstung, elektrische Fensterheber, Tempomat sowie eine fernbedienbare Zentralverriegelung. Für die unabdingbare Klimaanlage werden netto mindestens 651 Euro fällig. Diverse Assistenzsysteme kosten ebenfalls Aufpreise – dazu gehören ein Abstandswarner (210 Euro netto), Parksensoren (252 Euro netto) und ein Spurhalteassistent für 319 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Luxusartikel wie Digitalradio (252 Euro netto), Sitzheizung (218 Euro netto) sowie Soundsystem (500 Euro netto) sind ebenfalls lieferbar und machen aus dem forfour ein attraktives Auto, das definitiv aus der grauen Masse hervorsticht.

## smart forfour 71 PS

| | |
|---|---|
| Motor | Dreizylinder-Benziner |
| Hubraum in ccm | 999 |
| kW (PS) bei U/min | 52 (71) bei 6.000 |
| Nm bei U/min | 91 bei 2.850 |
| Schadstoffklasse | Euro 6 |
| Antrieb/Getriebe | 5-Gang-Schaltung |
| Höchstgeschw. km/h | 151 |
| Beschleunigung 0-100/h | 15,9 |
| EU-Verbrauch | 4,2 l auf 100 km |
| EU-Reichweite | 667 km |
| Testverbrauch | 7,3 l auf 100 km |
| $CO_2$-Ausstoß | 97 g/km |
| Effizienzklasse | B |
| Tankinhalt | 28 l |
| Zuladung | 425 kg |
| Laderaumvolumen | 185-975 l |

| **Kosten:** | |
|---|---|
| Steuer pro Jahr | 67,50 Euro |
| Typklassen HP/VK/TK | 14/13/15 |
| **Garantie:** | |
| Fahrzeug | 2 Jahre |
| Mobilität | bis zu 30 Jahre |

| **Sicherheit/Komfort:** | |
|---|---|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie |
| Klimaautomatik | Serie (Proxy) |
| Digital-Radio | 252 Euro |
| Tempomat | Serie |
| Rückfahrkamera | 289 Euro |
| Parksensoren | 252 Euro |
| Sitzheizung | Serie (Prime) |
| Abstandswarner | 210 Euro |
| Spurhalteassistent | Serie (ab Prime) |
| Sonderlackierung | 302 Euro |
| Soundsystem | 500 Euro |
| Panoramadach | Serie (Proxy) |
| **Kommunikation:** | |
| Bluetooth-Freisprechanlage | Serie (Proxy) |
| Bildschirm-Navigation | ab 563 Euro |

| **Basispreis:** | |
|---|---|
| smart forfour | ab 9.710 Euro |
| 71 PS | (alle Preise netto) |

| | |
|---|---|
| Betriebskosten Schaltgetriebe | |
| 20.000/30.000/50.000 km | 265,14/341,14/482,78 |
| Betriebskosten Automatik | |
| 20.000/30.000/50.000 km | k.A. |
| Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe | |
| 20.000/30.000/50.000 km | 167,04/193,54/236,78 |
| Full-Service-Leasingrate Automatik | |
| 20.000/30.000/50.000 km | k.A. |

| | |
|---|---|
| Firmenfahrzeuganteil: | k.A. |
| Dieselanteil: | 0% |

**Bewertung:**

**+**

- ultra handlich in der City
- hoher Individualisierungsgrad möglich
- gute Allroundfähigkeiten

**–**

- kein LED- oder Xenonlicht lieferbar

*Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*

# TUNNELBLICK

Die Urlaubszeit nähert sich unweigerlich (trotz noch nicht angemessener Temperaturen) und damit steht häufig die Fahrt in den tiefen Süden Europas an. Doch auf dem Wege tun sich einige nicht unerhebliche Hindernisse auf, jedenfalls für den autoaffinen entspannungssuchenden Ferienfahrer. Die Natur hat eine Gebirgswand zwischen uns in Deutschland und dem Süden vor vielen Millionen Jahren entstehen lassen. Aber auch in Deutschland selbst gibt es genügend Hindernisse für ungestörtes Geradeausfahren, hauptsächlich in Form von Hügeln, Bergen und anderen Erderhebungen.

Doch der Mensch hat immer wieder versucht, diesem Naturschauspiel mit Erfindergeist etwas entgegenzusetzen. Bei Bergen hieß das zuerst oben drüber. Die Namen der Passstraßen gleichen Legenden, die Verkehrsmeldungen waren voll davon. Ob man den Brennerpass befahren wollte, ob Flüela- oder Furkapass, ob St. Gotthard oder die Großglockner Hochalpenstraße, am Ende vielleicht den San Bernardino, alle Namen wirken heute noch nach wie Donnerhall. Pures Abenteuer mit unvergesslichem Naturerlebnis, das sind die Erinnerungen an sich endlos schlängelnde Serpentinen bergauf und -runter. So schafft man es autofahrerisch beim höchsten Pass der Alpen, dem Col de la Bonette, immerhin auf 2.802 Meter, gefolgt vom Col de l'Iseran (2.770 m) und dem Stilfser Joch (2.758 m).

Mit diesen Zahlen sollten wir Europäer uns aber nicht allzu viel einbilden. Der höchste Pass der Welt ist der Kardong La nah in Indien mit 5.606 Metern, also locker mal mehr als das doppelte des Col de la Bonette. Da wird nicht nur die Luft sehr dünn …

Um dem Ungemach der schweren Bergüberquerung ein Ende zu bereiten, begann man mit dem Tunnelbau. Den ersten „Straßentunnel" sollen in der Tat die Etrusker im sechsten Jahrhundert vor Christus in den Albaner Bergen gebaut haben. Der erste Tunnel durch die Alpen war der Col de Tende (Colle di Tenda) im Jahre 1882, seitdem hat sich der Tunnelbau in ganz andere Dimensionen vorgebohrt. Der längste Vertreter dieser Gattung dürfte wohl der Lærdaltunnel in Norwegen sein, der es auf stattliche 24,5 Kilometer bringt. Mit dem Bau von Autobahnen wurde der Tunnelbau nach dem Zweiten Weltkrieg erst richtig angefacht. Straßenfahrzeuge können größere Steigungen bewältigen als Schienenfahrzeuge („Adhäsionsbahnen"), und sie können engere Kurven befahren. Da ist einfach der Spielraum für den Bau größer.

Wer die Baukunst mal bis zur Vollendung miterleben möchte, der sei auf den „Spiraltunnel" von Drammen in Norwegen verwiesen. In diesem Straßen-Wendetunnel dreht man sich gar 5¾-mal um die eigene Achse, bevor man die Ausfahrt erreicht. Letztes Jahr hatte ich das Vergnügen, den mit 57 Kilometern bei Inbetriebnahme im Dezember 2016 längsten Eisenbahntunnel der Welt zu besichtigen, den Gotthard-Basistunnel. Auf halber Strecke gibt es einen Auslass, durch den wir hereingebracht wurden. Ansonsten geht es schnurstracks durch den Fels. Wer meint, da unten wäre es kalt, der irrt gewaltig. Schweißgebadet bewegt man sich durch die spärlich beleuchteten Röhren, zwei Kilometer Bergmassiv über einem. Die Sauerstoffnotversorgung immer im Rucksack dabei, das ist eines der Hauptprobleme dieser Extremtunnel. Und damit nicht genug. Ab 2030 soll durch den Bau des Axentunnels das Ganze nochmals auf 75 Kilometer ausgedehnt werden.

Der Bau dieser unterirdischen Verkehrswege ist wissenschaftlich äußerst interessant, da unter Tage die üblichen Positionsbestimmungen (wie GPS) wegfallen. Da der Stollen von zwei Seiten vorangetrieben wird, möchte man am Ende nicht vor dem aus einem Werbespot bekannten „Chef, wir haben ein Problem …" stehen. Das ist hohe Ingenieurskunst.

Vor Jahren habe ich für eine Konferenz Tromsø in Nordnorwegen besucht. Deutlich oberhalb des nördlichen Polarkreises wartet die Stadt mit einigen wenig bekannten Superlativen auf. Man findet dort die nördlichste Kirche der Welt („Nordmeerkathedrale"), die nördlichste Universität und sogar die nördlichste Brauerei („Mack-Øl"). Wie bei uns Steaks oder Bratwürste werden dort Seelöwe und Wal gegrillt. Das kann man dann auch bei Mitternachtssonne genießen … Beeindruckender aber war das Verkehrsnetz unter Tage, ein Tunnelbauwerk mit Kreisverkehren und allen anderen Zutaten. Im Winter ist es dort sowieso ständig dunkel, aber im Tunnel liegt eben kein Schnee …

In Deutschland sind wir da tunneltechnisch nicht so sehr verwöhnt, schaffen wir es mit unserem Spitzenreiter „Rennsteigtunnel" (A71) gerade mal auf knapp acht Kilometer. Danach kommt lange nichts, bis die Königshainer Berge bei Waldhufen (A4, 3.300 m) und natürlich der allgegenwärtige Elbtunnel (3.325 m) folgen. Welche Mythen ranken sich nicht um dieses legendäre Bauwerk, ja es gibt sogar spezielle „Elbtunnel-Effekte". Fährt man nämlich in den Tunnel hinein, so muss man schon sehr genau hinschauen, um das Markierungsdreieck für den tiefsten Punkt wahrzunehmen. Das Fatale ist, dass man gar nicht mitbekommt, ob man bergab oder bergauf fährt. Da man allerdings bergauf mehr Gas geben müsste, um die Geschwindigkeit zu halten, entsteht regelmäßig Stau dadurch, dass Einzelne dies nicht realisieren und den Rest hinter sich ausbremsen. Selbst an den Wandkacheln kann man nicht feststellen, ob es runter- oder raufgeht, da sie parallel zur Fahrbahn angebracht sind. Leider hat man es nach der Wiedervereinigung versäumt, auch im Westen größere Autobahnbauprojekte anzugehen.

Die nordwestliche Umfahrung Hamburgs über die A20 mit Elbquerung bei Glückstadt wird heute schmerzlich vermisst und der gesamte Nordverkehr muss sich, wenn nicht mit einer Fähre oder über die Stadtbrücken Hamburgs ausgewichen wird, durch die Elbtunnelröhren zwängen.

Der Tunnelbau hat naturgemäß in den verschiedenen Regionen der Welt sehr unterschiedliche Ausformungen erreicht. Es gibt sogar Länder in Europa, wo fast kein Kilometer Straße ohne Brücke oder Tunnel auskommt, siehe Österreich oder die Schweiz. Während Brücken allerdings normalerweise einen mehr oder weniger famosen Blick auf die darunter liegende Natur ermöglichen, so haben Tunnel genau den gegenteiligen Effekt von totaler Einengung und Sichtversperrung. Das führt auf ganz natürliche Weise zu den bekannten klaustrophobischen Anwandlungen. Immerhin sind über 5 Prozent der Bevölkerung von der „Platzangst" betroffen.

Daher haben viele Menschen einfach Angst vor dem Befahren eines Tunnels. Alleine schon das Verkehrszeichen 327 für „Straßentunnel" lässt einen mit dem schwarzen Loch in der Mitte Schlimmes erwarten. Da war kein Psychologe mit an Bord, als dieses Zeichen mal entworfen wurde. Immerhin gibt es so sinnige Vorgaben wie die Pflicht, ab einer Tunnellänge von 400 Metern die genaue Länge und den Namen (!) des Tunnels anzugeben. Das schafft doch Vertrauen! Ebenso ist bei Tunnellängen über drei Kilometer bei jedem Kilometer die noch verbleibende Länge anzuzeigen.

Das Tunnelzeichen 327 hat aber noch andere Konsequenzen. So ist das Abblendlicht (nicht das Tagfahrlicht) selbst bei ausreichender Beleuchtung im Tunnel einzuschalten und es ist erstaunlicherweise verboten, im Tunnel zu wenden oder gar rückwärts zu fahren. Man darf auch nicht anhalten, in Notfällen und bei Pannen sind die entsprechenden Haltebuchten zu benutzen. Wenn man es denn bis dorthin überhaupt schafft.

Untrennbar aber sind die Tunnel mit dramatischen Unfällen verknüpft. Meistens sind Brände die Ursache für die Unglücke mit häufig vielen Toten. So führte beispielsweise eine weggeworfene Zigarettenkippe 1999 zum Brand eines mit Mehl und Margarine beladenen belgischen Lkw im Mont-Blanc-Tunnel. In der Folge ließen 41 Menschen ihr Leben, es dauerte alleine 53 Stunden, bis der Brand unter Kontrolle gebracht werden konnte. Bei Temperaturen bis 1.200 Grad Celsius stürzen dann sogar Betonplatten und Gesteinsbrocken von der Decke. Der Tunnel wurde danach für drei Jahre gesperrt.

Im gleichen Jahr gab es im Tauerntunnel durch einen Auffahrunfall, verursacht durch den Sekundenschlaf eines Lkw-Fahrers, einen verheerenden Brand mit zwölf Todesopfern. Immer wieder war auch der Gotthard-Tunnel Schauplatz von Tragödien. So auch 2001 beim Frontalzusammenstoß zweier Lkw auf der A2 zwischen Göschenen und Airolo mit nachfolgendem Brand: Elf Menschen sterben bei diesem Unglück.

Regelmäßig wurde dann über die Sicherheit der Tunnelbauwerke diskutiert und die Richtlinien wurden verschärft. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Entfluchtungsmöglichkeiten und der Entrauchung. In Deutschland gibt es die RABT („Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln"). So soll es alle 600 Meter Pannenbuchten geben und alle 150 Meter Notrufstationen. In der Regel ist die Höchstgeschwindigkeit in Autobahntunneln auf 80 km/h begrenzt, es gibt aber auch Ausnahmen mit 100 km/h.

Die Tunnelsituation bedeutet aber an sich schon Stress. Die Nähe der Wände wird vielfach schon als bedrohlich angesehen. Die Dunkelheit tut ein Übriges dazu. Letztlich aber ist alleine schon die Akustik beängstigend, man ist froh, wenn das Licht am Ende des Tunnels endlich sichtbar wird. Passiert aber ein Unfall, ist alle Theorie grau. So empfiehlt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einer Informationsschrift zur Sicherheit in Straßentunneln, das Warnblinklicht einzuschalten, den Motor abzustellen, den Zündschlüssel stecken zu lassen, die Unfallstelle abzusichern und Erste Hilfe zu leisten. Wie man sich aber selbst rettet, bleibt der eigenen Fantasie vorbehalten. Viele Möglichkeiten bleiben einem da nicht.

So bleiben die Tunnel Segen und Fluch der automobilen Gesellschaft. Einfach unten durch die Alpen zu fahren, hat die Urlaubsorte in Südeuropa in die Erreichbarkeit einer Tagestour gerückt. Immer neuere Technik hat die Bauwerke zunehmend monumentaler ausgestaltet. Die Bauprojekte verschlingen Milliarden und sind auf Jahrzehnte angelegt. Langsam aber entsteht jenseits der maroden Brücken ein Bewusstsein für marode Tunnel. Auch dort bröckelt der Beton, insbesondere bei den Bahntunneln.

Der Jugend von heute ist das weitgehend egal, hat sie doch ihre eigene Vorstellung von Tunneln. Die sind nämlich nicht aus Beton, sondern aus Stahl, Titan, Kristall, Kunststoff oder einfach Holz. Dabei handelt es sich schlicht um Piercings im Ohrläppchen, also lochartige Öffnungen von 1 mm bis zu sage und schreibe 5–6 cm! Da bekommt man auch einen Tunnelblick, allerdings der etwas anderen Art. Wie auch immer der Tunnel geartet ist, am Ende empfängt uns dann hoffentlich das Licht.

## AUTOR

**PROFESSOR DR. MICHAEL SCHRECKENBERG,** geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er zur Universität Duisburg-Essen, wo er 1997 die erste deutsche Professur für Physik von Transport und Verkehr erhielt. Seit mehr als 15 Jahren arbeitet er an der Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders im Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.

Seine aktuellen Aktivitäten umfassen Onlineverkehrsprognosen für das Autobahnnetzwerk von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion von Autofahrern auf Verkehrsinformationen und die Analyse von Menschenmengen bei Evakuierungen.

Flottentermine.de

Termine und Neuigkeiten rund um den Fuhrpark

Flotten management

## IMPRESSUM

**Herausgeber, Verlag und Redaktion:**

FLOTTE MEDIEN

Flotte Medien GmbH
Theaterstraße 22, 53111 Bonn
Telefon: 0228/28 62 94-10
Fax: 0228/28 62 94-29
E-Mail: post@flotte.de
Internet: www.flotte.de

**Geschäftsführer:** Bernd Franke, Dipl.-Kfm.

**Chefredakteur:** Ralph Wuttke (V.i.S.d.P.)
E-Mail: rw@flotte.de

**Redaktionsbeirat:** Wolfgang Bock, Klaus Bockius, Stephan Faut, Egon Fortnagel, Thomas Herbstritt, Peter Insam, Burkhardt Langen, Andreas Nickel, Dieter Prohaska, Christian Scholz, Sven Schulze, Bernd Wickel

**Redaktion:**
Steven Bohg, Sebastian Heuft, Simon Pfost, Julia Rose, Patrick Broich, Christian Löffler
E-Mail: post@flotte.de

**Layout:**
Lisa Görner, E-Mail: lg@flotte.de

**Schlusskorrektur:** Christina A. Sieger

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**
Stefan Buhren, Natalia Ermakova, Lutz Fischer, Prof. Dr. Michael Schreckenberg

**Fotos:** Patrick Broich, Steven Bohg, Lizzy Geble, Sebastian Heuft, Simon Pfost, Sandra Schmidt, Dr. Stephanie Weitendorf; alphaspirit, BlueSky-Images, Edler von Rabenstein, fefufoto, industrieblick, Karin & Uwe Annas, Kzenon, lucasos, Matthias Buehner, mhz23, PhotographyByMK, Zarya Maxim/fotolia.com

**Anzeigen:**
Bernd Franke (Leitung)
Telefon: 0228/28 62 94-11, E-Mail: bf@flotte.de

Sven Thielmann
Telefon: 0228/28 62 94-12, E-Mail: st@flotte.de

**Sekretariat und Leserservice:**
Nathalie Anhäuser
E-Mail: na@flotte.de

ivw geprüft

**Druckauflage:** 31.700 Exemplare *1. Quartal 2015*

**Erscheinungsweise:**
Flottenmanagement erscheint 6 x jährlich
Bezugspreise 2015: Einzelheft 4,– Euro
Inland jährlich 20,– Euro (inkl. MwSt.)
Auslandspreise auf Anfrage

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Sie werden nur zurückgesandt, wenn Porto beigefügt ist. Beiträge, die mit Namen gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Alle Rechte, soweit nicht anders gekennzeichnet, liegen beim Verlag. Eine Verwertung ist nur im Rahmen der gesetzlich zugelassenen Fälle möglich, eine weitere Verwertung ohne Einwilligung ist strafbar. Alle Rechte vorbehalten. © by Flotte Medien GmbH, Bonn. Gerichtsstand ist Bonn.



# Die Veränderung des Remarketings durch die digitalen Entwicklungen

***MARC BERGER,***
*Vorstand Auktion & Markt AG*

Wer erinnert sich nicht an die analogen Zeiten des Gebrauchtwagenhandels? Vor 30 Jahren sah die Remarketing-Welt noch etwas anders aus als heute. Kaum vorstellbar, dass es seinerzeit nur wenige Alternativen bei der Vermarktung von gebrauchten Fahrzeugen gab. Was konnte man schon tun, wenn sich die kommunikative Unterstützung auf Telefon, Telefax, Printmedien und Briefpost beschränkte?

Heute stellt man sich die Frage, wie bereits damals schon Unmengen von Fahrzeugen vermarktet werden konnten – ohne digitale Kanäle? Welcher enorme zeitliche Aufwand wurde betrieben? Wie hat man neue Kunden erreicht? Wie wurde der eigene Bestand tagesaktuell präsentiert und wie hat sich zum Beispiel der Händler selbst informiert? Hat es damals nicht einige Tage gedauert, bis ein 36er-Fotofilm entwickelt wurde und man die Abzüge in der Hand halten konnte, um die Fahrzeuge anständig präsentieren zu können?

Es hat funktioniert. Aufwendig und analog.

Die Digitalisierung aller Geschäftsprozesse hat vieles leichter gemacht. Internet, Digitalfotografie und Co. ermöglichen heute vollkommen neue Arbeitsweisen und Möglichkeiten im Remarketing. Wir sind mit allem schneller, effizienter, nachhaltiger und haben mehr Reichweite. Dennoch ist alles zugleich auch transparenter, vergleichbarer und anonymer als damals. Remarketing 3.0 birgt dabei sowohl neue Chancen als auch neue Risiken. Nur wer mit beiden Attributen gleichermaßen umzugehen weiß, kann langfristig sein Geschäft substanziell betreiben.

Die Ansprüche auf allen Märkten, zum Beispiel hinsichtlich Datenqualität oder Fahrzeugpräsentation, sind erheblich gestiegen, was sich natürlich auch auf der Kostenseite niederschlägt. So soll die Darstellung der angebotenen Fahrzeuge auf Webseiten heute möglichst im 360-Grad-Modus oder gleich mit entsprechenden Videos verfügbar sein – zumindest wenn es um die Kundengewinnung im Endverbrauchermarkt geht. Bessere Bandbreiten machen diese „Spielereien" durchaus möglich, doch nicht immer stehen hier Aufwand und Ertrag in einem vernünftigen Verhältnis. Man darf gespannt sein, wann mit den neuen Virtual-Reality-Brillen die ersten virtuellen Probefahrten angeboten werden, um die Ware digital „schmackhaft" zu machen. Das technologische Wettrüsten geht also garantiert weiter.

Dennoch hat die Rundum-Digitalisierung allen Marktbeteiligten effizientere Prozesse und größere Beschaffungs- und Absatzmärkte beschert. War es früher fast undenkbar und mit erheblichen Risiken verbunden, Fahrzeuge aus dem Ausland zuzukaufen oder dorthin abzusetzen, ist es heute mithilfe spezialisierter Partner und Onlineinstrumenten geradezu ein Kinderspiel. Dank international agierender Plattformen sind dem grenzübergreifenden Handel sprichwörtlich keine Grenzen mehr gesetzt. Multilinguale Webseiten bilden den gesamten Kauf beziehungsweise Verkauf sicher ab, ohne mit seinem Gegenüber auch nur ein persönliches Wort in seiner Sprache gewechselt zu haben.

Deutschland als führender Kfz-Markt in Europa hat hiervon in den letzten zehn Jahren besonders profitiert. Europa ist auch in diesem Bereich nicht nur digital zusammengewachsen.

# FÄHRT IDEALLINIE BEI UNTERHALT UND EFFIZIENZ.

NISSAN

Innovation that excites

**NISSAN QASHQAI** VISIA
1.5 l dCi, 81 kW (110 PS)

Leasingsonderzahlung: € 0,–
Laufleistung: 45.000 km
Laufzeit: 36 Monate

**MTL. LEASINGRATE:**
**€ 209,–[1] (NETTO)**

## DER NISSAN QASHQAI.

Wir stellen vor: der NISSAN QASHQAI – Ihr vielleicht effizientester Mitarbeiter. Mit seiner günstigen Leasingrate und dem klassenbesten Kraftstoffverbrauch[2] von nur 3,8 l auf 100 km bremst er hohe Unterhaltskosten ganz einfach aus und überzeugt mit komfortablem Fahrverhalten auf jeder Dienstfahrt.
**Erfahren Sie mehr auf Ihrem Tablet-PC oder auf www.nissan.de**

Laden im App Store

ANDROID APP BEI Google play

**Gesamtverbrauch l/100 km: innerorts 4,2, außerorts 3,6, kombiniert 3,8; $CO_2$-Emissionen: kombiniert 99,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm); Effizienzklasse A+.**

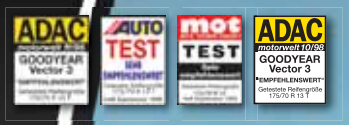
Abb. zeigt Sonderausstattung. [1]Berechnungsbeispiel für das gewerbliche Leasing bei einer Laufzeit von 36 Monaten bis 45.000 km zzgl. MwSt., Überführung und Zulassung. Für alle bis zum 30.06.2015 abgeschlossenen Verträge bei Zulassung bis zum 15.07.2015 für den NISSAN QASHQAI VISIA, 1.5 l dCi, 81 kW (110 PS). Ein Angebot für Gewerbekunden von NISSAN FLEET SERVICES, einem Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, in Kooperation mit der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Bei allen teilnehmenden NISSAN Händlern. [2]Kombinierter Normverbrauch beim 1.5 l dCi Dieselmotor. Angabe nur gültig bei vergleichbaren Verbrennungsmotoren. Stand August 2014. Das Angebot ist gültig für Kleingewerbe mit einem Fuhrpark bis 5 Einheiten sowie Mitglieder eines Verbandes mit Rahmenabkommen mit der NISSAN CENTER EUROPE GMBH über Abrufschein. NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 50319 Brühl.

# Die besten Verkaufsargumente: Testergebnisse.

**1985** Vector

**1993** Vector 2

**1996** Vector 3




**2001** Vector 5

**2006** Vector 5+/Eagle Vector +

**2008** Vector 4Seasons

**2015** Der neue Vector 4Seasons

**Seit 30 Jahren erfolgreich unterwegs bei jedem Wetter:** *der Vector 4Seasons.*

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

Informationen auf ***goodyear.de***